

VOORWOORD

2012 was voor de maritieme sector een moeilijk jaar.

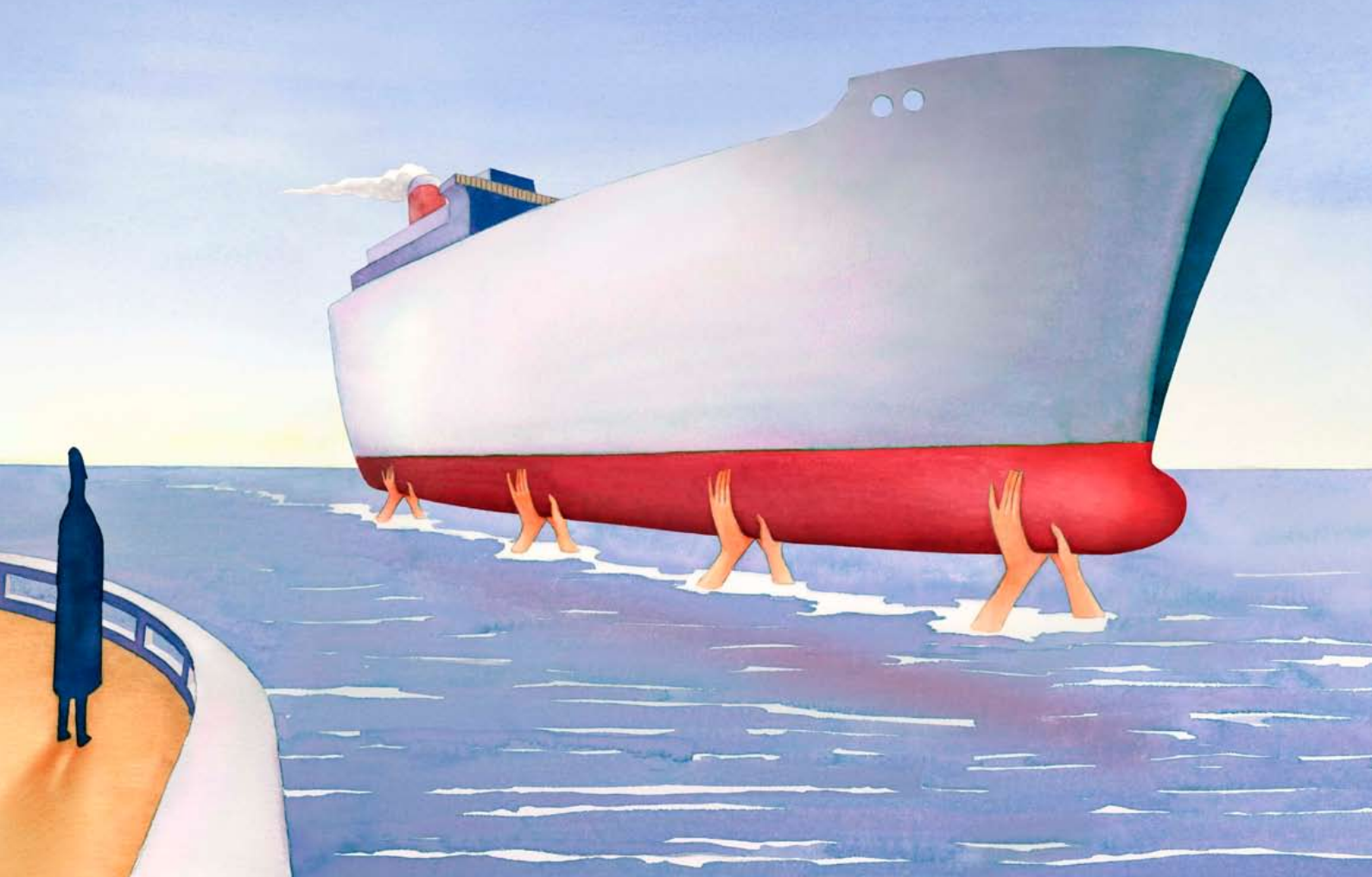
Na de financiële rampjaren 2008 en 2009 leek de conjunctuur in 2010 opnieuw te hernemen. Maar het herstel was slechts van korte duur want vanaf 2011 verzeilden we terug in een moeilijk vaarwater.

2012 bracht met de eurocrisis geen beterschap. Omdat de internationale conjunctuur tegenzat stagneerden de haventrafieken. Nochtans verwacht BIMCO, de koepelorganisatie van reders, operatoren, en scheepsagenten, dat 2013 een keerpunt wordt op macro-economisch vlak. Hoewel de wereld economie nog worstelt met de financiële crisis, verwacht BIMCO een groei van het wereldwijde BBP en van de wereldhandel met respectievelijk 3,6% en 4,5%. "Het gevaar dat deze positieve verwachting teniet wordt gedaan door het overaanbod aan scheepscapaciteit blijft echter bestaan, ondanks de vele maatregelen als 'slow steaming', het opleggen van schepen en het slopen van tonnage." aldus BIMCO.

We hopen dat deze omslag er inderdaad komt want vorig jaar was voor ook voor het agentschap MDK een moeilijk jaar zowel op sociaal, economisch als op budgettair vlak.

Wanneer de kentering er juist zal komen weten we uiteraard niet maar MDK bereidt alleszins de toekomst voor. We hebben hierbij oog voor een optimale inzet van mensen en middelen met respect voor eenieder. We blijven gericht investeren in de verbetering van onze infrastructuur en onze IT hulpmiddelen. Er werden in vele dossiers belangrijke en onomkeerbare stappen gezet. De nieuwe beloodsingsmiddelen werden volledig opgeleverd en zijn operationeel. De eerste ervaringen zijn zeer positief. We gaan verder met de noodzakelijke vervangingsinvesteringen in onze overheidsvloot. De hydrografische en hydrometereologische dienstverlening van onze afdeling Kust werd verder uitgebreid. Ook het Masterplan Kustveiligheid ter bescherming van onze kust is in volle uitvoering. De aanpassingen aan zeedijken en het herstel van de zeewerende functie van de duinen zitten op schema.

Dit verslag geeft een overzicht van de verschillende realisaties die in 2012 bereikt werden in uitvoering van onze missie.



3. WAARDEN:

Ons agentschap onderschrijft de vier waarden van de Vlaamse overheid:

Klantgerichtheid

Kwaliteit en klantvriendelijkheid staan centraal. Met het oog op het algemeen belang, maar steeds rekening houdend met de legitieme behoeften van verschillende soorten klanten, werken we dag na dag aan een dienstverlening op maat.

Voortdurend verbeteren

We optimaliseren onze dienstverlening door procesmatig werken en te focussen op voortdurend verbeteren. Onze blijvende aandacht voor de overdracht van onze vakkennis biedt de beste garantie voor de toekomst. Het management is doordrongen van een steeds groeiend streven naar grotere efficiëntie en blijvende innovatie.

Samenwerken

We zijn een deskundig en performant agentschap met uiterst professionele medewerkers. Ieder is expert op zijn gebied. We geloven sterk in de meerwaarde die samenwerking genereert. Ons doel is steeds om, met het oog op het algemeen belang, een positieve bijdrage te leveren aan het gezamenlijke resultaat. Bovendien willen we een voorbeeld zijn op het gebied van gelijke kansen en diversiteit.

Betrouwbaarheid

Betrouwbaarheid en integriteit vormen de hoekstenen van onze organisatie. De transparantie van onze dienstverlening, geruggensteund door directe en accurate communicatie werken het vertrouwen van onze klanten in de hand.

BEHEERSOVEREENKOMST

De huidige beheersovereenkomst loopt van 01 januari 2011 tot 31 december 2015 en is de tweede beheersovereenkomst van het agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust sinds zijn oprichting.

De beheersovereenkomst werd afgesloten in uitvoering van artikel 5 en 8 van het besluit van de Vlaamse Regering van 07 oktober 2005 tot oprichting van het intern verzelfstandigd zonder rechtspersoonlijkheid 'Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust' en van artikel 9 van kaderdecreet Bestuurlijk Beleid van 18 juli 2003.

De beheersovereenkomst legt de wederzijdse rechten en verplichtingen vast van de Vlaamse Regering en het agentschap bij alle activiteiten die verband houden met de scheepvaart op de maritieme vaarwegen en met de kust, zoals vastgelegd in het oprichtingsbesluit.

Zoals bepaald in artikel 18 van de beheersovereenkomst legde het agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust op 26 maart 2012 de functioneel bevoegde minister een jaarrapport voor over de uitvoering van de beheersovereenkomst in 2011. Naast de jaarrapporten zal ook een eindrapport opge maakt worden wanneer de beheersovereenkomst afloopt.

Op kwartaalbasis wordt aan de Directieraad van het agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust gerapporteerd over de resultaten van de indicatoren die opgenomen zijn in de beheersovereenkomst. Na bespreking en evaluatie door de Directieraad worden de resultaten voorgelegd aan de minister en aan het Departement MOW.

Voor de concrete uitvoering van de beheersovereenkomst wordt jaarlijks een ondernemingsplan op gemaakt, afgestemd op de begroting. Het jaarlijkse ondernemingsplan wordt ter goedkeuring voorgelegd aan de minister en maakt integraal deel uit van de beheersovereenkomst.

In het Ondernemingsplan MDK 2012 werd voor elke operationele doelstelling aangegeven wat er concreet zal uitgevoerd worden in 2012.

Aangezien het ondernemingsplan wordt gestuurd vanuit het meerjarenperspectief van de beheersovereenkomst is de rapportering over het ondernemingsplan de facto een rapportering over de uitvoering van de beheersovereenkomst. Daarom besliste de Vlaamse Regering in november 2012 de jaarrapportering over de uitvoering van het ondernemingsplan te laten samenvallen met de jaarrapportering over de beheersovereenkomst.

Voor het agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust betekent dit dat de jaarlijkse rapportering van de beheersovereenkomst MDK voortaan zal vervangen worden door de rapportering van het jaarlijkse ondernemingsplan.



KWALITEIT

MDK streeft er steeds naar de kwaliteit van haar dienstverlening te verbeteren met verschillende middelen. Zo voerde MDK in 2012 een enquête uit bij haar klanten en belanghebbenden. Aan de hand van de resultaten worden gerichte verbeteracties ondernomen.

De verschillende entiteiten van MDK hebben elk een eigen kwaliteitssysteem aangepast aan de noden en de specificiteit van de organisatie.

Vloot behaalde vorig jaar het ISO 14001 certificaat en werden na externe audits het ISO 9001 certificaat en het ISM DOC of COMPLIANCE bevestigd.

VLOTEC het informatiesysteem van Vloot werd op 28 september 2012 door IAVA (agentschap Interne Audit voor de Vlaamse Administratie, behorende tot de Diensten voor het Algemeen Regeringsbeleid) erkend en bevestigd als goede praktijk op het vlak van facilitair management. Dit is de tweede 'goede praktijk' van MDK die IAVA opneemt in haar databank. De eerste was op het vlak van 'monitoring', namelijk de rapporteringsfiches voor de indicatoren van de beheersovereenkomst. VLOTEC werd in de schoot van Vloot binnen het 'Vloot Management Informatie Systeem' (VLOMIS) ontwikkeld en is volledig gericht op het preventief en correctief onderhoud van de 45 Vloot eenheden, de opvolging van certificaten, stockbeheer en maakt ook tal van analyses mogelijk die uitval van vaartuigen moet beperken.

Op 23 oktober 2012 heeft Vloot in Antwerpen een certificaat 'Hartveilige Organisatie' ontvangen voor de geleverde inspanningen rond hartveiligheid. Nadat de bemanning opleiding gekregen had voor het hanteren van de defibrillatoren werden ze geïnstalleerd aan boord van alle schepen van Vloot.

Afdeling Kust was in 2012 op haar beurt bezig met de implementatie van ISO 9001/2008 en bereidt deze tegen het einde van dit jaar voor. Op 29 februari 2012 kreeg de afdeling Kust op het Kustforum 2012 te Knokke-Heist een 'Award Duurzaam Kustproject' voor de projecten 'veerdienst' en 'Lichtenlijn'.

Afdeling Scheepvaartbegeleiding volgt dan weer de afdelingsindicatoren van de Balance Score Card op en stuurt waar nodig bij. Ook bij het Loodswezen worden de afdelingsindicatoren intern opgevolgd voor controle en eventuele bijsturing.

Verder blijft MDK onverminderd de actieplannen uitvoeren die opgesteld werden naar aanleiding van de aanbevelingen geformuleerd door de Interne Audit van de Vlaamse administratie (IAVA) in haar rapport 'Validatie maturiteitsniveau organisatiebeheersing bij het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust'.



ARCHIEFBEHEER

Het agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust (MDK) bezit een schat aan informatie. Met haar archiefbeleid zorgt het agentschap MDK er voor dat alles toegankelijk én raadpleegbaar blijft voor de medewerkers en de externe informatiezoeker. De focus ligt zowel op het historische archief als op het moderne, dynamische archief.

Het historische archief betreft in grote mate de documenten en dossiers van de rechtsvoorgangers van het agentschap. MDK hecht grote waarde aan de geschiedenis van het agentschap en wil vermijden dat de schriftelijke neerslag hiervan verloren gaat. Twee vrijwilligers assisteren de archivaris bij het ordenen en toegankelijk maken van de oude archiefstukken. Uit deze samenwerking is het Archief en Documentatiecentrum van het Zeewezen (ADZ) ontstaan. Het ADZ komt verschillende keren per maand bijeen in de Archiefraad en werksessies. Momenteel worden de personeelsdossiers van de toenmalige nautische directie in Oostende behandeld.

Het moderne archief, zowel op papier als in digitale vorm, bevindt zich niet noodzakelijk in een archiefruimte. Deze documenten en dossiers worden nog herhaaldelijk geraadpleegd en aangevuld. Archiefstukken hebben dus reeds van bij hun ontstaan een aanzienlijke waarde voor de informatiezoeker en zeker voor de administratie. MDK is een zeer gediversifieerde organisatie bestaande uit verschillende entiteiten met een eigen werking, verspreid over diverse locaties. Toch is het belangrijk om een uniform archiefbeleid te voeren.

Een degelijk archief- en documentbeheer ondersteunt de goede werking van het agentschap en hangt samen met een efficiënt ruimtegebruik en kennisdeling. Tools hiervoor zijn onder meer een handboek met richtlijnen voor efficiënt archiefbeheer, een postregistratiesysteem en een document managementsysteem. De archivaris begeleidt het document- en archiefbeheer van het agentschap MDK en coördineert een eventuele noodarchivering.

Met het afsluiten van de nieuwe beheersovereenkomst 2011–2015 werden de lopende veranderingsprocessen inzake personeel ge(her)groepeerd en geïntegreerd in een ruimer HR-beleidsplan voor de duur van de beheersovereenkomst.

Het HR-beleidsplan wordt uitgevoerd met concrete verbetertrajecten in de vorm van jaaractieplannen. De jaaractieplannen worden opgenomen in de jaarlijkse ondernemingsplannen en aldus geïncorporeerd in de beheers- en beleidscyclus.

Het jaaractieplan 2012 is grotendeels uitgevoerd. Acties die nog in uitvoering zijn worden geïntegreerd in het jaaractieplan 2013. De blikvangers waren:

De continue dienstverlening in een besparingscontext.

Op 31 december 2012 telde het agentschap 1283 personeelsleden en 1226 VTE. Hiermee zit het agentschap op koers om tegen 30 juni 2014 te voldoen aan de door de regering opgelegde 6% besparing op de personeelsaantallen. Zo werd door synergie en rationalisaties slechts 79% van de uitstroom vervangen niettegenstaande ruim 1000 personeelsleden in volcontinudienst werken. In een dergelijke dienst moet het personeel in principe 1 op 1 moet vervangen worden. Bij elke ingebruikname van nieuwe vaartuigen wordt vanaf de ontwerpfasen, een rationalisering van de bemanningsmethodiek meegenomen. Deze rationaliseringen werden aangewend om ofwel de personeelsbehoefte te verminderen of om uitvoering te geven aan de uitbreiding van de dienstverlening. Dit laatste was bijvoorbeeld het geval bij de upgrade van de zeereddingsdienst van een vrijwilligerskorps (enkel operationeel bij stormwacht) naar een reddingsdienst die 24 uur op 24 en 7 dagen op 7 bemand of oproepbaar is.

Duurzame optimalisatie Loodsdienst.

Als gevolg van de beslissingen in de federale regering aangaande de pensioenproblematiek deden er zich begin 2012 syndicale acties voor die het scheepvaartverkeer ernstig verstoorden. Midden februari 2012 werd met de vakorganisaties en beroepsverenigingen van de loodsen een akkoord bereikt om enerzijds te werken aan een oplossing voor de aangekaarte pensioen- en eindloopbaan problematiek en anderzijds te komen tot een duurzame optimalisatie van de loodsdienst. In beide sporen werden in de loop van 2012 concrete voorstellen gedaan aan de vakorganisaties en beroepsverenigingen. Het is het streven om het overleg hierover in 2013 af te ronden en vervolgens over te gaan tot de implementatie.

De verdere uitvoering van het personeelsplan.

De voortgezette procesmatige objectivering van de kwalitatieve en kwantitatieve personeelsbehoefte op basis van functiefamilies en –niveaus resulteerde in:

- ➡ een wijziging van het personeelsplan (afdeling Kust en DAB Vloot)
- ➡ een verdere daling van de interne management ondersteunende functies tot 5,4%
- ➡ een verder daling van de contractuele tewerkstelling tot 5,7%.

De verdere automatisering van het personeelsbeheer.

De planning van de prestaties en de registratie van de geleverde prestaties van het continupersoneel werden verder geautomatiseerd.

GELIJKE KANSEN EN DIVERSITEIT

Mannen / vrouwen

De maritieme sector is nog steeds overwegend mannelijk. Dit blijkt onder meer uit het aantal vrouwen in het personeelsbestand van Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust (MDK). Door de geringe aanwezigheid van vrouwen in het maritiem onderwijs, stromen relatief weinig vrouwen door naar nautische beroepen (loodsen en scheepspersoneel).

Personen van allochtone afkomst

Hetzelfde fenomeen doet zich voor bij de instroom van personen van allochtone afkomst in nautische functies. Hun beperkte vertegenwoordiging in het nautisch onderwijs vertaalt zich in een geringe aanwezigheid van deze kansengroep in het personeelsbestand van MDK. Bijkomend probleem is de taalbarrière die het voor – vaak zeer geschikte – nautisch-technische functies moeilijk tot onmogelijk maakt om in dienst te komen.

Personen met een arbeidshandicap

MDK telt meer dan 900 veiligheidsfuncties. De specifieke lichamelijke geschiktheid hiervoor is een internationale vereiste. Deze functies zijn bijgevolg slechts in beperkte mate toegankelijk voor personen met een arbeidshandicap.

Het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust besteedt als organisatie veel belang aan gelijke kansen en diversiteit.

In de communicatie wordt bijzondere aandacht besteed worden aan deze onderwerpen. Ook binnen het project 'Integriteit' komen zowel gelijke kansen als diversiteit ruim aan bod.

Het project 'areyouwaterproof' (een project dat jongeren en volwassenen wil stimuleren om te kiezen voor een job op het water') is het forum bij uitstek om personen uit de kansengroepen te stimuleren om te kiezen voor het nautisch onderwijs.

Bij hun personeelsbeleid streven de verschillende entiteiten van het agentschap naar een grotere vertegenwoordiging van:

- ➡ vrouwen, ook in varende en technische functies
- ➡ personen van allochtone afkomst
- ➡ oudere, ervaren personeelsleden



INTEGRITEIT

Binnen het agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust (MDK) werd een cultuurwaardenonderzoek georganiseerd. Bij de afdelingen en dab's werd gepeild naar de huidige en de gewenste organisatiecultuur.

Het in kaart brengen van de huidige organisatiecultuur gebeurde aan de hand van een bevraging (online en papieren versie) van een representatief deel van het personeel.

De gewenste organisatiecultuur werd per afdeling/dab bepaald tijdens een workshop.

Op 19 maart werden de resultaten van het onderzoek door Price Waterhouse Coopers (PwC) gepresenteerd aan de Directieraad.

Daarna ging de aandacht naar de analyse van de organisatiecultuur op afdelingsniveau.

Per afdeling/dab presenteerde PwC ondertussen de gedetailleerde resultaten van het cultuuronderzoek. Daarbij werd de link gelegd met het vervolgtraject, namelijk het verder uitwerken van het integriteitsbeleid van MDK.

Kwetsbare functies en mogelijke integriteitsrisico's zullen worden opgelijst. Het resultaat van deze verkennende studie zal de basis vormen voor dilemmatrainingen op maat van het agentschap. De integriteitscoördinator zal daarnaast handvaten aanreiken om integriteitschendingen te voorkomen en te detecteren. De procedure en de wijze waarop MDK met schendingen zal omgaan, worden vervolgens door hem geëxpliciteerd.

HET MAATSCHAPPELIJK BELANG VAN HET AGENTSCHAP MDK

Jaarlijks tellen we binnen ons werkgebied ongeveer 300.000 scheepsbewegingen die goed zijn voor 100.000 loodsprestaties. Vlaanderen is hierdoor uitgegroeid tot de drukste scheepvaartregio ter wereld. Deze bijzonder complexe situatie betekent in combinatie met de schaalvergroting in de sector een voortdurende uitdaging voor het agentschap MDK.

De eerste doelstelling van het agentschap is dan ook te zorgen voor veilig en vlot scheepvaartverkeer. Een uitgebouwd verkeersmanagement, een constante monitoring van de trafieken, een goede VTS organisatie met een vlotte ketenwerking en een opgeleid en performant loodscorps zijn onmisbare hulpmiddelen om dit te bereiken. Dit is één van de kerntaken van het agentschap en een uiterst belangrijke bijdrage zowel voor onze havens als voor de veiligheid van de burgers. Het economisch paradigma stelt hierbij vlot scheepvaartverkeer voorop onder vrijwel alle omstandigheden.

Een tweede strategische organisatiedoelstelling, de hulpverlening op zee heeft een belangrijk maatschappelijk aspect, namelijk het redden van mensenlevens. Het agentschap ondersteunt en coördineert de reddings- en sleepactiviteiten op zee als SAR-autoriteit (Search and Rescue) vanuit het MRCC in Oostende. Het MRCC is hét centrale meldpunt voor incidenten die plaatsgrijpen op zee bijvoorbeeld voor schepen in nood of bij ongevallen en olie-verontreiniging. Het MRCC organiseert de coördinatie van de acties en de inzet van de middelen. Vloot zet in dit kader gespecialiseerde schepen in en levert tevens assistentie met zijn overige vaartuigen.

MDK is ook een belangrijke partner in de structuur Kustwacht. Deze laatste omvat naast Vlaamse diensten ook federale entiteiten (scheepvaartpolitie, scheepvaartinspectie, BMM, de Marine, de luchtmachtbasis van Koksijde e.a.) en provinciale diensten. Ten slotte voorziet afdeling Kust van het agentschap in een operationeel stormvloedwaarschuwingssysteem.

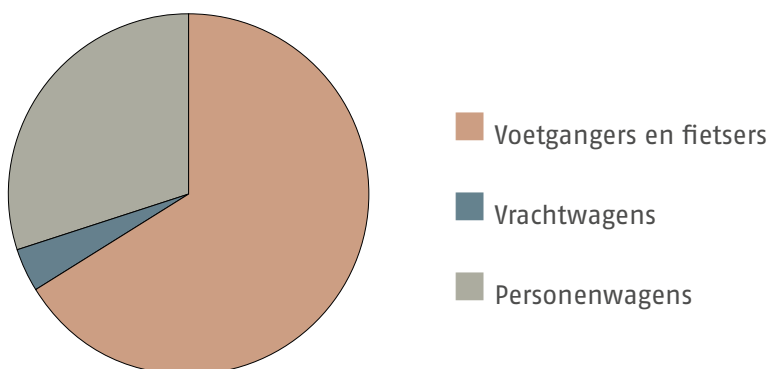
Afdeling Kust van het agentschap beheert ruim 460 hectare zeewerende duinen, die zij beschermt en inricht voor duurzaam gebruik. Tevens is zij verantwoordelijk voor de zeewerende constructies zoals dijken en strandhoofden die in het kader van het Masterplan Kustveiligheid opgewaardeerd worden.

Ook op het vlak van de mobiliteit is het agentschap actief door het aanbieden van veerdiensten voor het vervoer van personen op volgende locaties:

- ➔ op de Schelde (Lillo-Doel, De Zuiderveren Bazel-Hemiksem en Kruibeke-Hoboken)
- ➔ op het kanaal Gent –Terneuzen (Terdonk, Langerbrugge)
- ➔ in de havengeul te Nieuwpoort
- ➔ in de havengeul te Oostende



Maatschappelijk belang veerdiensten VLOOT van het Agentschap MDK



In 2012 vervoerde Vloot 1.720.000 voetgangers en fietsers, 95.000 vrachtwagens en 777.000 personenwagens.

Ten slotte nam Vloot in 2012 door het in dienst stellen defibrillatoren een opgemerkt initiatief. Op de vaartuigen van de overheidsreder zijn 37 defibrillatoren geplaatst. In samenwerking met het Rode Kruis kregen bijna 400 medewerkers een opleiding om deze toestellen bij hartfalen te gebruiken waardoor slachtoffers een grotere overlevingskans hebben.

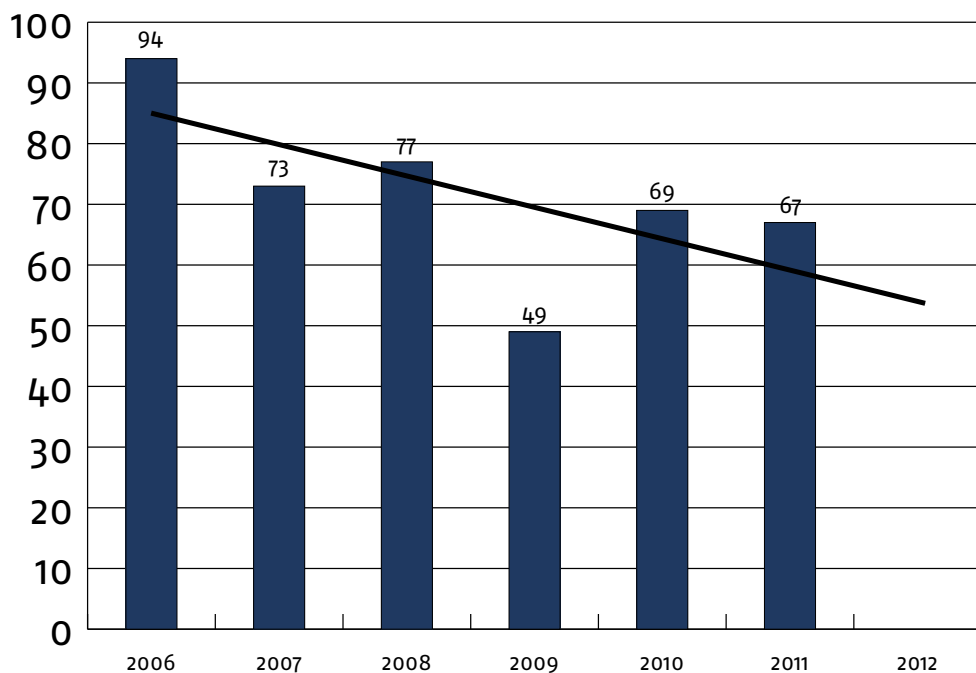
NAUTISCHE VEILIGHEID SCHELDEGEBIED IN RELATIE TOT SCHELDEVERDIEPING

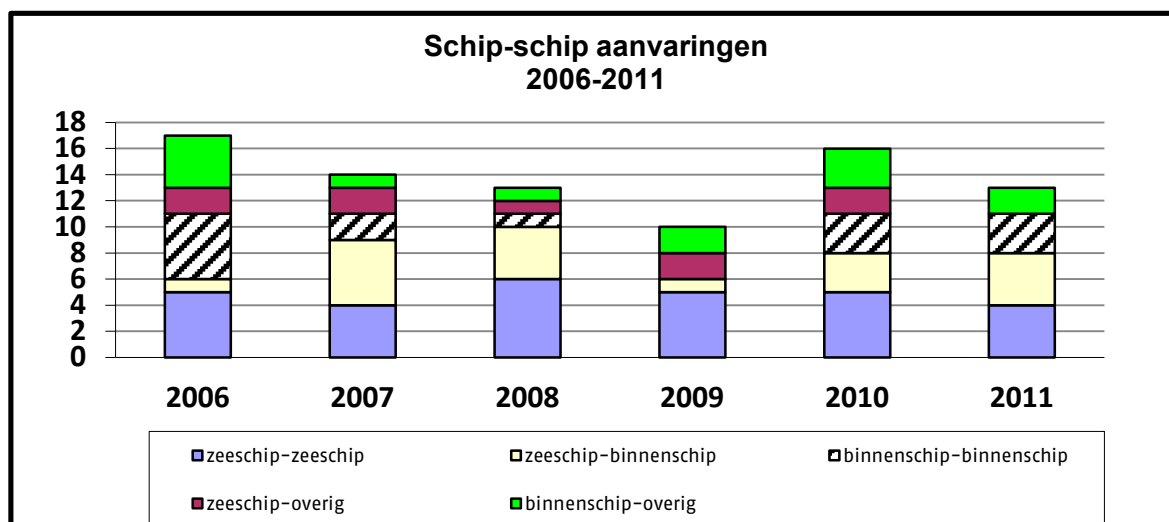
De verdieping van de Westerschelde, voltooid in december 2010, en de steeds verdergaande schaalvergroting van de scheepvaart hebben geen negatieve impact gehad op de nautische veiligheid in het Scheldegebied. Dit kan worden afgeleid uit de monitoring van het jaarlijkse aantal scheepsongevallen en de aard daarvan. De Permanente Commissie heeft een nieuwe monitoringsreeks laten starten op basis van de incidentregistratie van het Business Intelligence systeem van de Schelderadarketen vanaf 2006. Dit maakt het mogelijk om vanaf dat jaar de ongevallen op alle vaarwegen in het Scheldegebied nauwkeuriger en volledig in beeld te brengen. Het betreft de volgende vaarwegen: de aanlooproutes naar de Westerschelde in zowel het Nederlands als Belgisch zeegebied, de Westerschelde, de Beneden-Zeeschelde en het kanaal Gent-Terneuzen.

Uit de monitoringgegevens, zoals aangegeven in figuur 1 (aantal ongevallen) en figuur 2 (schip-schip aanvaringen) kan worden afgeleid dat wat de nautische veiligheid betreft er na 2010 geen trendbreuk is opgetreden ten opzichte van de voorgaande jaren. Het veiligheidsniveau blijft in stand.

Het aantal ongevallen vertoont sinds 2006 een licht neergaande trend. Het beperkt aantal incidenten in 2009 is waarschijnlijk mede toe te schrijven aan de in dat jaar sterk verminderde verkeersintensiteit vanwege de economische crisis.

Aantal ongevallen Scheldegebied 2006-2011





Het overgrote deel van de incidenten is niet van ernstige aard: het betreft strandingen of aanvaringen met objecten zoals boeien. Aanvaringen tussen schepen vormen minder dan één vierde van het totaal aantal ongevallen. Het aantal aanvaringen schommelt de laatste jaren tussen 10 en 17. Het aantal aanvaringen tussen zeeschepen varieert sinds tussen 4 en 6. Ook hier heeft de Scheldeverdieping niet tot een trendbreuk geleid.

Tot slot heeft er in de periode 2006-2010 en evenmin in de periode 2011-2012 geen enkele zware aanvaring plaatsgevonden die van invloed had kunnen zijn op het externe veiligheidsrisico.



INDIENSTNEMING NIEUWE BELOODSINGSMIDDELEN

In 2009 zette de Vlaamse regering het licht op groen voor de bouw van een nieuwe beloodsingsvloot ter vervanging van de sterk verouderde loodskotters. Dit project omvat drie nieuwe tendervaartuigen en een moederschip, alle van het SWATH-type (Small Water Area Twin Hull). Drie tendervaartuigen werden al in 2011 opgeleverd. Het moedervaartuig "Wandelaar" is in april 2012 overgedragen aan de nieuwe eigenaars en vaarde op 27 april 2012 voor de eerste maal haar thuishaven Oostende binnen.

Het vaartuig is net zoals de drie kleinere tender-swath's gebouwd door Abeking & Rasmussen in Duitsland. De "Wandelaar" is ruim 60m lang, 25m breed en heeft een diepgang van 6m. Ze haalt een snelheid van 13 knopen en is uitgerust met 3 snelle jollen die een snelheid halen van 25 knopen. Het schip vaart net zoals de volledige vloot van de Vlaamse overheidsrederij, op zwavelarme brandstof.

De "Wandelaar" en haar bemanning hebben volgende taken op zee:

- ➔ Beloodsingplatform op zee;
- ➔ Tijdelijke huisvesting voor de loodsen;
- ➔ Coördinatie van de bewegingen binnen het beloodsingsgebied;
- ➔ Heli-winchings area in noodgevallen;
- ➔ Indien nodig opvangplatform bij scheepsrampen (aanwezigheid klein hospitaal).

Na de doopplechtigheid op 18 juni werd het schip onmiddellijk operationeel ingezet voor de bediening van de scheepvaart naar de Vlaamse havens.

Een procedurehandboek voor een optimale inzet van de nieuwe beloodsingsvloot voor reders en rederijagenten kan teruggevonden worden op www.agentschapmdk.be onder 'publicaties'.

Het volledige project werd gefinancierd via een PPS-formule (Publiek Private Samenwerking).

INVESTERINGEN EN OPLEVERING VAN NIEUWE VAARTUIGEN

De vaartuigen van de overheidsrederij Vloot van het agentschap MDK worden niet enkel ingezet voor de beloodsingen maar ook voor andere maatschappelijke taken die aan het agentschap zijn toegewezen zoals redding- en sleepactiviteiten, hydrografie, betonning van de vaarwegen, veerdiensten, enz. Tevens worden vaartuigen ingezet ter ondersteuning van opdrachten van andere agentschappen en overheden op contractuele basis. Zo stelt Vloot vaartuigen ter beschikking van andere kustwachtpartners buiten het agentschap MDK zoals ondermeer politie – en douanevaartuigen.

In 2012 werden volgende nieuwe vaartuigen opgeleverd en/of in de vaart genomen:

- **Hondius:** hydrografisch meetvaartuig opgeleverd op 15 maart 2012 en gedoopt door Mevrouw Kathleen Bernaert, afdelingshoofd afdeling Kust, op 7 mei 2012 te Antwerpen;
- **Westerschelde:** 3e en laatste tenderswath opgeleverd in 2011 en gedoopt in de haven van Gent op 12 maart door Mevrouw Chantal Stragier, directeur Compliance Belfius;
- **Wandelaar:** moederswath die op 28 april 2012 voor het eerst haar thuishaven Oostende binnenvoer, werd gedoopt op 18 juni 2012 in de haven van Oostende door Mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken;
- **Simon Stevin:** eerste Vlaams zeewetenschappelijk onderzoekvaartuig voer op 25 mei 2012 voor het eerst de haven van Oostende in en werd op 13 september 2012 gedoopt door Mevrouw Ingrid Lieten, Vlaams minister van Innovatie;
- **Zeeschelde:** multifunctionele boeienlegger voer zijn nieuwe thuishaven Antwerpen binnen op 13 november 2012

Met dit vernieuwingsprogramma investeren we niet enkel in veiligheid maar ook door het gebruik van zwavelarme brandstof in duurzaamheid en een betere mobiliteit. De zeven veerdiensten die Vloot ter beschikking stelt vervoerden in 2012 ongeveer 1.7 miljoen passagiers.

Naast het plaatsen van defibrillatoren aan boord van de vaartuigen kregen ook bijna 400 werknemers van VLOOT een speciale AED (automatische externe defibrillator) opleiding. VLOOT verwierf daardoor het certificaat 'Hartveilige Organisatie'. Hiermee levert het agentschap MDK een substantiële bijdrage om de overlevingskansen bij hartstilstand te vergroten en verhoogt tegelijk ook de eerste hulp capaciteit aan de bevolking.

Tegen 2013 zal de gemiddelde leeftijd van de vaartuigen van Vloot circa 18,4 jaar bedragen. Daarmee beschikt de rederij over een moderne overheidsvloot.



HAVENRADARNETWERK GENT

In het Gentse havengebied is een netwerk van 8 radars ingehuldigd begin november. Dit nieuwe netwerk laat toe om voortaan bij nacht en ontij de scheepvaart in de haven te zien en te begeleiden. Zo kunnen incidenten en aanvaringen worden vermeden en kunnen goederen. Het radarsysteem wordt gebruikt door het Havenbedrijf Gent en ook door Uitkijk Zelzate (aan Zelzatebrug) van de afd. Scheepvaartbegeleiding.

De nieuwe radars staan op de meest kritieke verkeersknooppunten opgesteld zodat het hele kanaal en al de dokken in kaart worden gebracht: op twee posities aan de hoek van de Ringvaart rond Gent met het Kanaal Gent-Terneuzen (van waar binnenvaartschepen aansluiting kunnen vinden in de richting van Noord-Frankrijk), aan het Sifferdok, aan het Mercatordok, op de hoek Moervaart met het Kanaal Gent-Terneuzen, aan het Kluizendok, aan Uitkijk Zelzate en aan het douanekantoor in Zelzate aan de grens met Nederland.

De afdeling Scheepvaartbegeleiding heeft in 2006 al in een camerasysteem in de Gentse haven geïnvesteerd. Met 45 kleurencamera's in het havengebied kan het Havenbedrijf er al enkele jaren makkelijk een oogje in het zeil houden. Bovenop het bestaande camerasysteem zijn dus nu op de gevaarlijke verkeersknooppunten de nieuwe radars geplaatst. De beelden van zowel de camera's als van de radar zijn te zien op schermen in de kapiteinskamer. Van hieruit wordt het scheepvaartverkeer begeleid.

Aansluitend op de investering in een radarnetwerk werd de kapiteinskamer gerenoveerd. Er werden nieuwe consoles geplaatst die de operatoren van de havenkapiteinsdienst toelaten op een ergonomische manier alle informatie uit de verschillende informatiesystemen te gebruiken.

Ook de crisisruimte in het Havenbedrijf werd verder uitgerust zodat in geval van een calamiteit in de haven alle operationele informatie aanwezig is, afkomstig van radar, AIS (het automatisch identificatiesysteem van schepen), camera's en het haveninformatiesysteem van het Havenbedrijf. Deze informatie wordt bovendien doorgegeven aan betrokken instanties zoals de scheepvaartpolitie en douane.

HAVENCOÖRDINATIECENTRA

De begeleiding van de scheepvaart buiten het havengebied is een Vlaamse bevoegdheid die wordt uitgeoefend door de afdeling Scheepvaartbegeleiding van het agentschap MDK. Binnen het havengebied is dat de havenkapiteinsdienst. Voor een vlot en veilig scheepvaartverkeer is het essentieel dat beiden nauw samen werken in het kader van de ketenwerking.

Het Scheepvaartbegeleidingsdecreet bepaalt onder andere dat de havenkapiteindiensten van de vier Vlaamse havens binnen de perken van de begroting gesubsidieerd worden. Dit gebeurt via de afdeling Scheepvaartbegeleiding van het agentschap MDK. Bovendien investeert MDK via VTS projecten in niet-commerciële apparatuur zoals radar- en camerabewaking in de ondersteuning van de havenkapiteindiensten voor een verbeterde ketenwerking.

De ketenwerking krijgt in de praktijk vorm door het inrichten van havencoördinatieplatforms waar de direct betrokken partijen op dezelfde werkvloer opereren. Dit bevordert de onderlinge gegevensuitwisseling, coördinatie en samenwerking.

Zeebrugge

Het nieuw havencoördinatieplatform op de zesde verdieping in het gebouw van de Vandammesluis wordt verder uitgebouwd voor finale oplevering tegen 2014.

Minister van Mobiliteit en Openbare Werken Hilde Crevits opende op 4 september officieel de nieuwe administratieve kantoren van de havenkapiteindienst van Zeebrugge op de gerenoveerde vierde verdieping. In 2013 en 2014 wordt dan de zesde verdieping aangepakt. Tegelijk wordt ook de sturing van de Vandammesluis vernieuwd in samenwerking met afdeling Maritieme Toegang en afdeling EMT.

Gent

In 2012 werd een ontwerpopdracht gestart voor een heringerichte kapiteinskamer in het Havenbedrijf Gent, waarvan het bouwkundig uitvoeringsdossier aanvang zal nemen in 2013. Deze heringerichte kapiteinskamer zal op korte termijn ondersteuning kunnen geven aan de havenkapiteinsdienst van het havenbedrijf. Ze zal complementair zijn aan de lange termijnvisie aangaande het oprichten van een coördinatiecentrum voor de ketenwerking op het kanaal Gent-Terneuzen, waarbij ook de samenwerking met het sluizencomplex in Terneuzen wordt geborgd.

Antwerpen

In 2012 werden de mogelijkheden van financiering van de ACC-verkeerstoren verder onderzocht. Het Havenbedrijf Antwerpen is bereid gevonden hiervoor de nodige financiële middelen via een PPS-constructie (Publiek Private Samenwerking) ter beschikking te stellen. Over de modaliteiten wordt nog verder onderhandeld

Oostende

De trafieccoördinatoren van de haven van Oostende zitten samen met de nautische verkeersleiders van Scheepvaartbegeleiding op het MRCC. De samenwerking tussen beide partijen wordt permanent geëvalueerd en bijgestuurd.



MASTERPLAN KUSTVEILIGHEID EN MASTERPLAN 2050

MDK EN PRIORITAIRE PROJECTEN

De afdeling Kust van het Agentschap MDK is verantwoordelijk voor het beheer van de zeewering. Dit houdt het realiseren, het monitoren en in stand houden van de zeeweringinfrastructuur in. Gelet op de klimaatwijzigingen en de verhoging van het zeewaterpeil werd het Masterplan Kustveiligheid opgesteld. Om grootschalige overstromingen te voorkomen en de Vlaamse kust en het hinterland veiliger te maken tegen de impact van een zogenaamde 1000-jarige storm worden zeedijken aangepast zonder de recreatieve functie van onze kust te vergeten.

Het Masterplan is de vorige jaren besproken met de verschillende Kustgemeenten en werd op 10 juni 2011 goedgekeurd door de Vlaamse Regering. Het voorziet in zowel harde als zachte zeewerende maatregelen.

Harde zeewerende maatregelen, zoals stormmuren, worden in de vorm van zitbanken en trapconstructies uitgevoerd om ze beter in hun omgeving te integreren. De gemeenten staan in voor de architecturale meerkost. In de havengeul van Nieuwpoort bouwen we een stormvloedkering. De voorbereidende studiewerken hiervoor werden vorig jaar opgestart.



KUSTJACHTHAVENS

Onze kust heeft een uitgesproken multifunctioneel karakter. De afdeling Kust van het agentschap MDK streeft ernaar om de verschillende functies op een harmonieuze wijze samen te brengen. Dat gebeurt met aandacht voor de integratie van de zeewering en de ontwikkeling van natuur, recreatie, aantrekkelijkheid en economische activiteiten aan de kust.

Voor wat de recreatieve functie betreft levert het agentschap MDK een belangrijke bijdrage in de verdere uitbouw van onze Kustjachthavens. Tal van werken, zowel infrastructurele ingrepen als broodnodig onderhoud, werden uitgevoerd in 2012 om de mogelijkheden te verbeteren voor waterrecreatie en watertoerisme.

In het Tijdok te Zeebrugge werd in het voorjaar een bestaande Kielbank uitgebroken en een nieuwe damwand geheid. Men heeft er behalve nieuwe glooiingen ook een nieuwe botenlift gebouwd.

Het project uitbreiding Nieuwpoort moet de rechteroever van Nieuwpoort ontwikkelen om de rol van de haven als belangrijkste Noord-Europese jachthaven te versterken. Het project loopt in samenwerking met de provincie West-Vlaanderen en de stad Nieuwpoort. In 2012 werden in Nieuwpoort onderhouds- en herstellingswerken uitgevoerd aan de betegeling van het Loodswezenplein dat de zeedijk en de houten promenade langs de havengeul verbindt. Aan de aanlegplaats van de havenveren is een sanitair gebouwtje ingericht.

De grootste werken vonden plaats in Blankenberge. Daar werden in het voorjaar indrukwekkende baggerwerken uitgevoerd in de haventoeegang vlak bij en tussen de staketsels. Kort voor de aanvang van het vaarseizoen zijn in het jachtdok van de Spuikom een hele rij nieuwe buispalen geheid en talrijke nieuwe steigers geplaatst die men meteen in gebruik kon nemen. Ondertussen is verder gewerkt aan de renovatie van de zone rond de Oude Spuisluis. In oktober was de volledige kaai doorgetrokken, de volledig nieuwe glooiing gebouwd en de oude brug afgebroken. Ter plaatse is een slipway voor kleinzeilerij gerealiseerd en is het terrein volledig bouwrijp gemaakt voor een nieuw clubhuis van de plaatselijke jachtclub V.V.W. Tot slot, om het pakket af te sluiten zijn in het najaar werken gestart in de omgeving van het clubhuis Scarphout. Daar is een gedeelte van de oever aan de Oude Vissershaven vernieuwd en verstevigd om de uitbreiding van het clubhuis te vrijwaren.

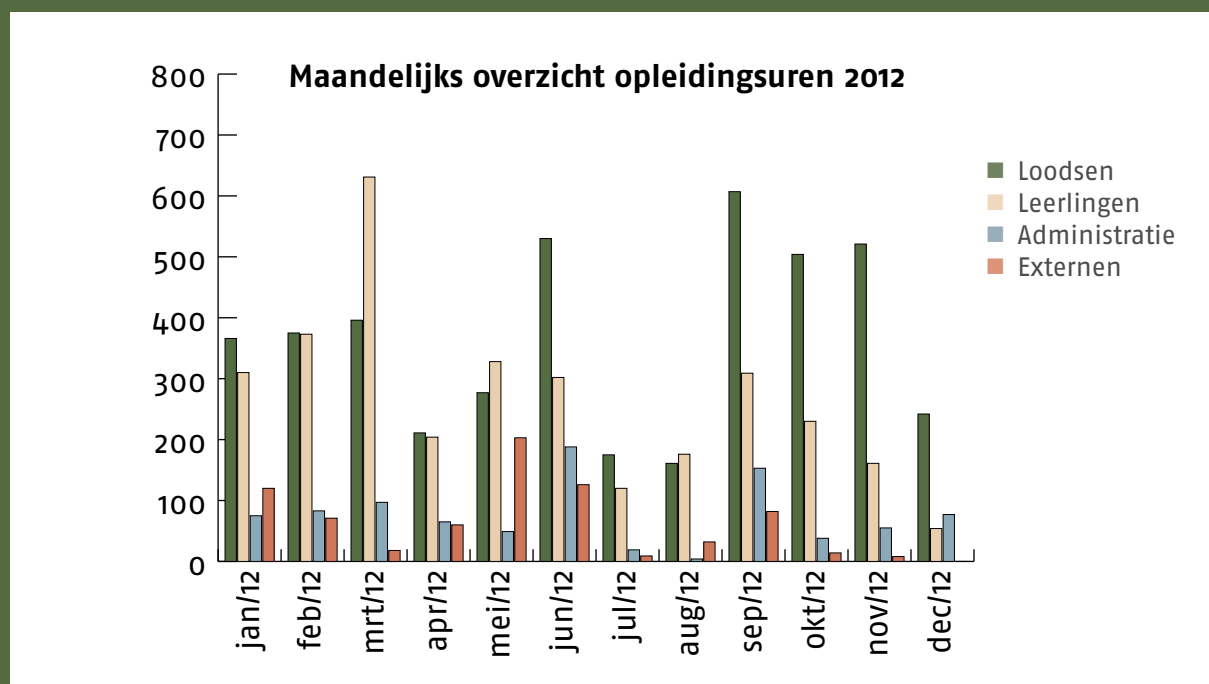
Zo is andermaal een grote bijdrage geleverd om de kwaliteit van de jachthavenuitbating te blijven garanderen.

BAANBREKEND VAKMANSCHAP

MDK ALS KENNISCENTRUM

Een van de strategische organisatiedoelstellingen van het agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust is de verdere uitbouw van MDK als kenniscentrum voor specifieke maritieme 'knowhow' binnen het Vlaamse Gewest. Door haar gespecialiseerde taak beschikt MDK over gespecialiseerde nautisch/technische kennis en ervaring op een aantal gebieden zoals ondermeer: manoeuvreren in sluisen en nauwe vaarwaters, manoeuvreertechnieken onder marginale omstandigheden, berekenen van vaarvensters, energiezuinige en duurzame vaartuigen, enz. Een van de doelstellingen is dan ook deze kennis enerzijds intern te verankeren maar ook extern uit te dragen.

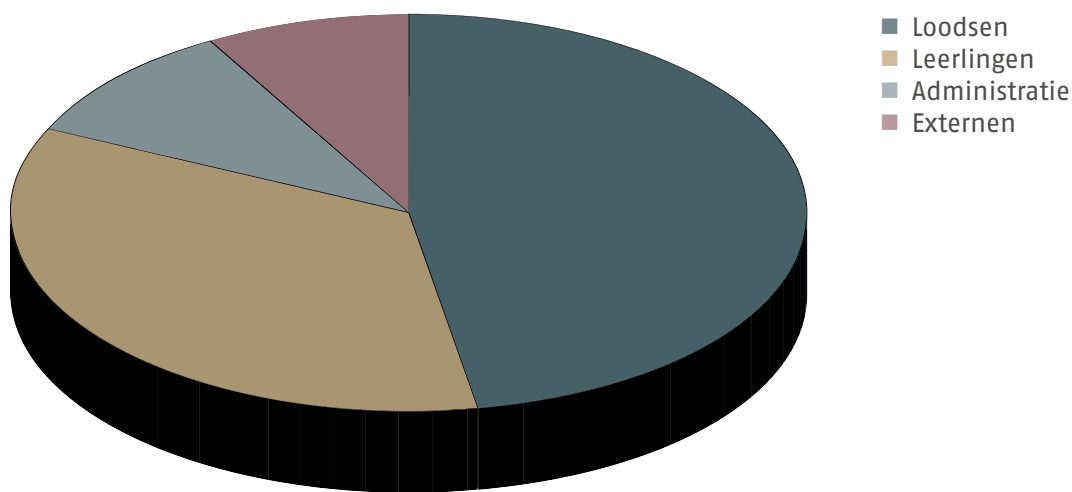
Interne opleidingen voor MDK medewerkers voorzien de continuïteit en de verdere verdieping van deze kennis. Jaarlijks worden hier meer dan 5000 mandagen aan besteed. Dit wordt gerealiseerd door onder andere nauwe samenwerking met onze maritieme opleidingscentra, universiteiten en instituten met een maritiem doel en de inzet van vaartuigen van Vloot voor onderzoeksdoeleinden.



Het agentschap MDK heeft samenwerkingsverbanden met alle maritieme opleidingscentra en scholen. Onze Vloot speelt hierbij een belangrijke rol door onder andere de inzet van de vaartuigen. Dankzij het lopende vervangingsprogramma van de Vloot vaartuigen komen de studenten en leerlingen van die scholen, via de samenwerkingsakkoorden ook in contact met de nieuwste technologie en ook met zeer specifieke vaartuigen zoals de SWATH's.

Ook de externe uitstraling is van belang. Jaarlijks komen verschillende loodsorganisaties bij hun Vlaamse collega's op bezoek om opleidingen te volgen en kennis te delen. In 2012 ontvingen we zo delegaties vanuit Togo en Panama. Eveneens in 2012 kwam een delegatie van de Londense loods en op bezoek om het opleidingstraject met de PPU (portable pilot unit) te bespreken en te zien hoe zij dit in hun organisatie kunnen toepassen.

Verdeling totaal aantal opleidingsuren 2012



Niet onbelangrijk zijn ook de contacten met voornamelijk jongeren die zich tot het maritieme beroep aangetrokken voelen. De verschillende entiteiten van het agentschap vervullen een belangrijke rol bij de promotie van het maritieme beroep (Areyouwaterproof?). Concreet vertaalt zich dit in het organiseren of meewerken aan seminaries (o.a. APEC) workshops, lezingen en conferenties en diverse grootschalige initiatieven zoals ondermeer de Vlootdagen en Oostende voor Anker. Tijdens het schooljaar 2011 – 2012 gingen 6596 'leerlingdagen' door aan boord van vaartuigen van Vloot. Circa twee derde van deze dagen kaderen in zeegerichte opleidingen.

De Vlaamse Hydrografie van afdeling Kust is op haar beurt verantwoordelijk voor de productie van zeekaarten. Ook dit vergt een specifieke "knowhow". De kennis voor het opmaken van internationale zeekaarten wordt nu ook gebruikt voor het inlands rivier – en kanalennetwerk.

Ook aan de Hogere Zeevaartschool te Antwerpen werd op academisch niveau met medewerking van de Vlaamse Hydrografie van het agentschap MDK een cursus Hydrografie opgestart. Verder beschikt afdeling Kust via haar datanetwerk Vlaamse Banken over unieke gegevens over klimaatsveranderingen, overstromingen en zeewering die door onderzoeksinstellingen worden geraadpleegd.



SAFESEANET

De afdeling Scheepvaartbegeleiding zette zich in 2012 actief in om de Europese verplichtingen na te komen betreffende het regionaal en transnationaal uitwisselen van scheepvaartgegevens. Het gaat hier voornamelijk over het uitwisselen van algemene “maritime surveillance” gegevens met de Europese lidstaten en het Europees Maritiem Veiligheidsagentschap (EMSA).

Deze informatie-uitwisseling vindt niet enkel op Europees vlak plaats maar ook tussen de verschillende regionale en federale overheden. De afdeling Scheepvaartbegeleiding heeft op basis van het CBS (Central Broker Systeem) de voorbije jaren een regionaal maritiem informatienetwerk uitgebouwd dat als ‘single window’ fungeert voor de eenmalige melding van maritieme informatie vanuit de verschillende lokale belanghebbenden en betrokkenen in het kader van de Europese Monitoring richtlijn.

De Europese Port State Control (PSC) en FAL richtlijnen voor havenstaatscontrole hebben in 2012 grote impact op de technische informatiesystemen van SafeSeaNet die de elektronische uitwisseling van deze informatie ondersteunen.

Federale diensten (Port State Control, douane, enz...) kunnen voor hun informatie-uitwisseling met SafeSeaNet gebruik maken van het Vlaams SafeSeaNet en van het CBS koppelingen netwerk met onder meer de haveninformatiesystemen van de Vlaamse zeehavens.

In 2012 was veelvuldig overleg noodzakelijk om deze gemengde Vlaamse/Federale maritieme bevoegdheden juridisch en technologisch uit te werken.

VERBETERING VAN DE HYDROGRAFISCHE EN HYDROMETEOROLOGISCHE DIENSTVERLENING

De hydrografische en hydrometeorologische gegevens die een belangrijke input vormen voor het agentschap en zijn externe partners worden voorzien door het team Vlaamse Hydrografie van afdeling Kust van het agentschap. Zij brengen de zee en de Schelde in kaart, zowel op het Belgisch Continentaal Plat als in de vaargeulen en de havens. Haar Hydrometeo voert hydrometeometingen uit en produceert hydrometeovoorspellingen: weerberichten, getijdentabellen en stormvloedwaarschuwingen voor de zee en de kust.

Hydrografisch kenniscentrum

Door de evolutie naar grotere schepen werd beslist om een aantal verdiepingswerken op te starten in de nieuwe vaargeul naar de Haven van Oostende en de Westerschelde (Moneos). Deze verdiepingswerken werden afgerond in 2010 en de begintoestand werd via hydrografische metingen volledig in beeld gebracht. Voor de opvolging van de evolutie van de verdiepingswerken blijft een nauwkeurige en frequente registratie van de bodem nodig, ook de volgende jaren. Ook het effect van de slibstortingen op de plaatranden vraagt de komende jaren de nodige aandacht en opvolging.

Een optimale planning en afstemming tussen peilen voor de peilplannen en baggeren zal worden verankerd in een samenwerkingsovereenkomst tussen het agentschap MDK en het departement MOW, afdeling Maritieme Toegang.

Het toegenomen aantal peilingen en de nieuwe vragen van de klanten vereisen een goede opvolging van de nieuwe meettechnieken en know how van de nautische bodem. In samenwerking met het Waterbouwkundig Laboratorium zet de Vlaamse Hydrografie de proeven voort om verschillende technieken ter bepaling van de nautische bodem te vergelijken.

De Vlaamse Hydrografie streeft ernaar om de meetgegevens te vervolledigen. Prioritaire aandacht gaat hierbij naar de gebieden waarvoor geen/weinig/verouderde gegevens bestaan (bvb. Noordelijk deel van Belgisch Continentaal Plat).

Hydrometeo-kenniscentrum

Het Team Vlaamse Hydrografie beheert en exploiteert een operationeel meetnet op zee en langs de kust voor het meten van getij, golven, stroming, wind en andere specifieke parameters (het Meetnet Vlaamse Banken) en staat in voor het kustweerbericht.

Voor een beter beheer van historische data en om nieuwe data real-time te valideren is een uitgebreide kwaliteitsbewaking aangewezen. Daarvoor wordt in 2012 verder gewerkt aan de ontwikkeling van nieuwe tools.



De huidige stroomatlas is aan actualisatie toe. Daarvoor worden stroom- en getijmeetcampagnes uitgevoerd op het Belgisch Continentaal Plat. In 2012 wordt voor de haventoeegang Oostende een nieuwe stroomatlas aangemaakt.

Binnen het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust hebben verschillende instanties windmeters ter beschikking. Het is aangewezen om die centraal te beheren binnen het Meetnet Vlaamse Banken. Eind 2012 wordt met de centralisatie gestart. Voorts wordt de nauwkeurigheid en de kwaliteit van de GPS-meetmethode en van de traditionele meettechnieken voor het getij onderzocht.

Informatie over het weer op zee is van zeer groot belang voor de veiligheid van de scheepvaart en voor het uitvoeren van infrastructuurwerken op zee en aan de kust. Het Oceanografisch Meteorologisch Station (OMS) maakt daartoe voor alle professionele gebruikers een zee- en kustweerbericht.

Als afgeleid product publiceert het OMS een kustweerbericht op het internet voor alle toeristisch-recreatieve sectoren en het grote publiek. Er wordt gestreefd naar een verregaande samenwerking met provinciale en gemeentelijke overheden om de website te promoten en zo de bekendheid te verbeteren en het aantal bezoekers te verhogen. Ook de realisatie van een mobiele site wordt onderzocht.

Om een kwaliteitsvolle werking van het OMS te garanderen, heeft het KMI een voorstel gedaan tot samenwerking. De juridische basis hiervoor wordt voorbereid.

COMMUNICATIE EN INFORMATIE

Elke entiteit van het agentschap MDK heeft een eigen identiteit en missie met vaak een unieke en jarenlang verworven specifieke kennis. Naast specifieke afdelingsprojecten die rechtstreeks gelinkt zijn aan de afdelingsdoelstellingen van de betrokken entiteit, ontwikkelt het agentschap MDK tevens talrijke entiteitoverschrijdende initiatieven die een geïntegreerde aanpak noodzakelijk maken.

De informatieverstrekking over de diverse specifieke of entiteitoverschrijdende projecten gaat uit van de behoeften van onze belanghebbenden. Onze 'stakeholders' zijn de directe klanten van het agentschap maar ook belangengroeperingen en federaties, overheden en uiteraard ook de burger.

Communicatie geeft vorm aan het belanghebbendenmanagement. Het agentschap MDK gebruikt voor haar communicatie een ruim scala van diverse en vaak complementaire kanalen. De keuze wordt bepaald door de noden van de klant en van onze partners.

- Algemene informatie geven we via website, nieuwsbrieven en jaarverslagen;
- Nieuwe regelgeving en procedures worden toegelicht tijdens "roadshows" en havenoverleg-sessies;
- Operationele informatie is praktisch volledig elektronisch (vb. LIS : Loodsen Informatie Systeem en CBS : Central Broker System). Voor operationele zaken wordt steeds meer gebruik gemaakt van automatische SMS berichten;
- Concrete dossiers worden besproken via directe bezoeken aan klanten, partners en gemeente- en havenbesturen;
- Regelmatig worden overlegsessies met havenbesturen, klantenverenigingen, scheepsagenten, reders en andere belanghebbenden georganiseerd zodat feedback mogelijk is;
- Burgers krijgen informatie via het internet, deelname aan grootschalige evenementen (o.a. Belgian Boatshow; Vlootdagen, enz.), of elektronische informatieborden aan de steigers van onze veren.

Alle MDK publicaties zijn te consulteren op de website van het agentschap: www.agentschapmdk.be



APEC SEMINARIE

Voor de derde keer op rij vond in 2012 het APEC – seminarie: Nautical Accessibility and Traffic Management plaats van 4 tot 15 juni. Doelgroep waren operationele managers en kaderleden van buitenlandse havens (voornamelijk Azië en Afrika).

Gedurende 14 dagen maakten 24 cursisten uit 8 verschillende landen kennis met de Vlaamse havens en de dienstverlening van de overheid. De nadruk lag op praktijkvoorbeelden hoe het agentschap MDK de dienstverlening aan de scheepvaart in het drukste vaargebied ter wereld organiseert en hierbij veiligheid en vlotheid centraal stelt. Dit project wordt in samenwerking met APEC door het agentschap MDK georganiseerd en gedragen.

De cursisten bezoeken onder andere de vier Vlaamse havens waar ze concreet toelichting krijgen over het maatschappelijk belang van de havensector in de regio. Tevens zijn bezoeken aan het OMS (Oceaanografisch Meteorologisch Station), het SCC (Schelde Coördinatiecentrum), het MRCC (Maritiem Redding en Coördinatiecentrum), het Waterbouwkundig Laboratorium van de Vlaamse overheid, de vaarsimulator, de schepen van Vloot en de verkeerscentrales van de Scheepvaartbegeleiding voorzien.

Een belangrijke 'spin off' van dit seminarie zijn de contacten die worden opgebouwd met jonge aankomende leidinggevenden in buitenlandse havens. Hierdoor wordt een belangrijk netwerk van persoonlijke contacten ondersteund die de Vlaamse havens verbindt met externe partners. De deelnemers aan het seminarie zijn immers de toekomstige "decision makers" in hun thuisland. De deelnemers krijgen eveneens inzicht hoe Vlaanderen als maritieme en logistieke draaischijf in Europa functioneert door presentaties en havenbezoeken.

Door dergelijke acties wordt een draagvlak geschapen die de Vlaamse havenregio naar buiten brengt en Vlaanderen als een specifiek haven en logistiek kenniscentrum op de kaart zet. In samenwerking met APEC is dit een voorbeeld van uitstraling van onze maritieme 'knowhow'.

BELANGHEBBENDENENQUÊTE

In het voorjaar van 2012 vond een enquête plaats, uitgevoerd door TNS Dimarso. Onderwerp was een bevraging van de 'belanghebbenden' van het agentschap MDK. Sinds de start van het agentschap (2006) was dit de tweede bevraging. De studie werd eind 2012 opgeleverd.

Belanghebbenden werden onderverdeeld in 3 categorieën :

- ➡ Burgers
- ➡ Rederijsector (rederijen en rederijagenten)
- ➡ Partners en andere overheden (niet behorende tot de Vlaamse overheid)

Er werden geen interne partijen bevraged.

a/ Resultaten

1/ De burger – Dienstverlening veerdiensten MDK

Van 24 april tot 18 juni 2012 werden op zes veerdiensten van Vloot in totaal 478 persoonlijke "face to face" interviews afgenomen. De bevraging gebeurde zowel in de week (dagelijkse gebruikers) als tijdens het weekend (recreatief verkeer).

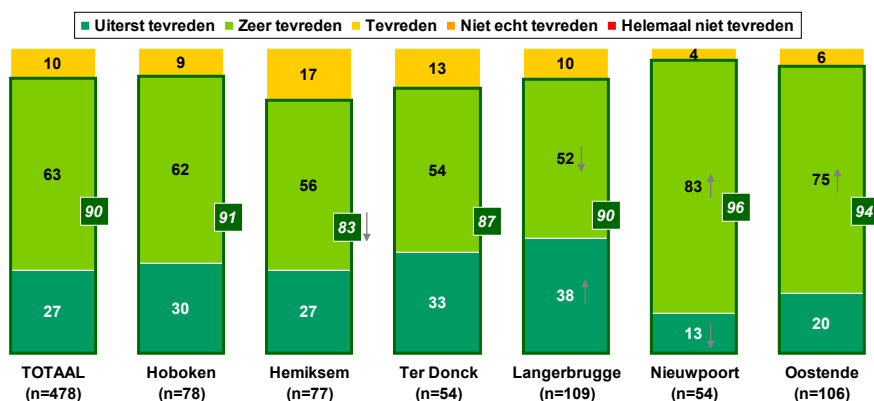
De algemene tevredenheid over de veerdiensten is zeer groot : 9 op 10 is uitgesproken tevreden (vergelijkbaar met 2008). 15 % van de ondervraagden gaf enkele verbeterpunten op. Deze gingen voornamelijk over dienstregeling en comfort. De nieuwe veerdiensten in Oostende en Nieuwpoort zijn het slachtoffer van een onverhoopt succes. Het eerste jaar van de indienststelling gebruikten meer dan 1 miljoen passagiers de veren.

De 'netheid' wordt het meest positief geëvalueerd; de 'aanduiding' soms iets minder. Het vertrouwen is zeer groot; het imago wordt zeer goed beoordeeld (vergelijkbaar met 2008).

Algemene tevredenheid veerdienst

In Hemiksem is men iets minder uitgesproken tevreden (83%). In Nieuwpoort en Oostende is de uitgesproken tevredenheid het hoogst, maar daar zegt men iets vaker 'zeer tevreden' te zijn in plaats van 'uiterst tevreden'.

In het algemeen, hoe tevreden bent u over de veerdienst?



% op basis: Allen



Significant
verschillend
tov totaal



Belanghebbendenonderzoek m.b.t. de dienstverlening aangeboden door MDK | Algemene tevredenheid

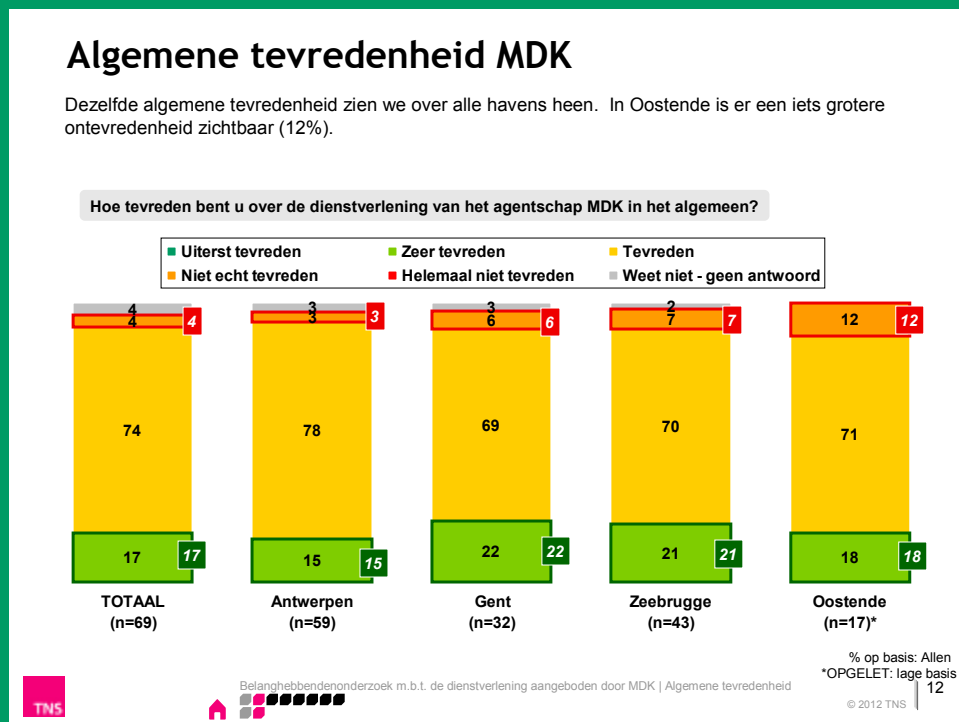
© 2012 TNS

14

2/ De rederijsector

Er werden 131 telefonische interviews afgenomen van eind mei tot begin juni. Hiervan was 53 % voldoende bruikbaar om in de enquête te verwerken. De participatiegraad ligt dan ook hoog.

Door diverse externe factoren zoals ondermeer de economische crisis, de overcapaciteit van de wereldvloot en de daaruit voortvloeiende dramatische situaties zijn vele reders uiterst kritisch in hun commentaren. De sociale onrust van begin 2012 lag tijdens de enquête nog vers in het geheugen wat ook in belangrijke mate heeft meegespeeld. Toch is de algemene tevredenheid over MDK groot (9 op 10 van de ondervraagden is tevreden) en dit geldt voor alle havens. Wel is er een verschuiving in vergelijking met 2008 van 'zeer tevreden' naar 'tevreden'. Ook het imago van MDK en het vertrouwen in het agentschap zijn uitstekend. De afdelingen zijn breed bekend (met uitzondering voor de Vlaamse Hydrografie wat normaal is gezien de geringe directe klantencontacten). De nieuwe beloodsingsvloot (volledige inzet vanaf 1/7/2012) en de verbetering van de continuïteit van de beloodsingen heeft nog te weinig invloed gehad op de perceptie van de respondenten.



In het algemeen is men wel tevreden over de verschillende MDK-entiteiten. Negen op de tien ondervraagden vermelden minstens één sterk punt: dienstverlening, contact en communicatie, competentie, stiptheid. Maar 84% geeft ook verbeterpunten aan: flexibele opstelling, communicatie over stakingen/beschikbaarheid.

De tevredenheid over de operationele werking van het Loodswezen, de "corporate communication" en de operationele informatie (chefloodsen) onder normale weersomstandigheden is het grootst. Zoals in 2008 scoren de website, het LIS en de algemene en operationele informatie goed. Over de informatieverstrekking bij ongunstig weer, drukte, en de klachtenbehandeling is men het minst tevreden. Verbeterpunten bij de loodsen zijn proactiviteit en attitude (beschikbaarheid).

De algemene tevredenheid over de Scheepvaartbegeleiding is goed en de ontevredenheid die in 2008 nog 8 % bedroeg is afgenomen (1 %) maar ook hier is de intensiteit in zijn geheel gedaald. Men is het meest tevreden over de juistheid van de tijvensters (meer dan de helft is uitgesproken tevreden), maar ook de tijdigheid voor een toelating en de inspanningen voor de dossierbehandeling worden positief geëvalueerd. 76% van de ondervraagden is tevreden over de ketenbenadering. Bijzonder positief wordt het MRCC beoordeeld (voor zover men daar contact mee had).

Ontevredenheid bestaat over de klachtenbehandeling in het algemeen. Maar liefst 6 op de 10 was hier niet tevreden over (onvolledige oplossing of beantwoording). Wel is men tevreden over de snelheid van behandeling.

3/ Partners en Overheden

Onderzoekspopulatie: alle partners van MDK, inclusief de Vlaamse havens (directie en havenkapiteins), jachtclubfederaties en de kustgemeenten.

Dataverzameling: 'Face-to-face' diepte-interviews van 1 à 2 uur.

Veldwerkperiode: van half mei tot half juli 2012

Steekproefgrootte:

Havens: 4 directeurs; 5 havenkapiteins/commandanten

Jachtclubfederaties: 2 federaties (VVF en VWA)

Kustgemeenten: 10 burgemeesters en/of schepenen

b/Conclusies

De Havens appreciëren vooral de ambitie van MDK om de dienstverlening en communicatie voortdurend te verbeteren. Men erkent de technisch/nautische capaciteiten maar een belangrijk punt van kritiek blijft de loodsbeschikbaarheid bij drukte of slechte weersomstandigheden. Op het vlak van overleg en informatieverstrekking zijn er weinig problemen en is er een goede verstandhouding met MDK. Voor wat de tarieven betreft is er een verbetering vastgesteld door de invoering van de blokmaat. De nautische samenwerking is goed georganiseerd. Op het vlak van de investeringen is er voldoende inspraak.

De kustjachthavens en jachtclubs zijn zeer tevreden over MDK. Afdeling Kust wordt ervaren als uitermate betrokken bij het beleid en beheer van de kustjachthavens. De basis van de tevredenheid over afdeling Kust ligt in de vlotte relatie met de contactpersonen en de constructieve samenwerking. Er wordt gewerkt in een relatie van wederzijds vertrouwen.

Er zijn eigenlijk geen klachten over belangrijke zaken, enkel over details.

De kustgemeenten zijn doorgaans tevreden tot zeer tevreden over MDK en afdeling Kust. De basis van deze tevredenheid steunt op de bereikbaarheid van de MDK-top, het enthousiasme van de jongere generatie, en de grotere luisterbereidheid naar de behoeften en suggesties in de gemeenten.

c/ Vervolgtraject

De diverse conclusies die uit het onderzoek kunnen getrokken worden, vragen nauwkeurig onderzoek. Daarna worden verbeterpunten en verbetertraject verder uitgewerkt. Een overleg met feedback aan de betrokkenen wordt in de loop van 2013 georganiseerd.



OOSTENDE VOOR ANKER

Door het mooie weer trok het botenevenement Oostende voor Anker maar liefst 250.000 bezoekers.

In het hoofgebouw van overheidsrederij Vloot van het agentschap MDK werden op zaterdag 26, zondag 27 en maandag 28 mei de deuren wijd geopend voor de bezoekers.

Het programma voorzag volgende standen :

1. Het loodsen en het beloodsen van schepen (Loodswezen – www.loodswezen.be);
2. Het begeleiden van de scheepvaart en het MRCC als centrale meldpunt voor gebeurtenissen op zee (afd. Scheepvaartbegeleiding – www.scheepvaartbegeleiding.be);
3. De hydrografie, zeewering, kustyachthavens, het kustweerbericht,... (afdeling Kust – www.afdelingkust.be);
4. Inzet van vaartuigen voor overheidstaken (Vloot, reder van de overheid www.welkombijvloot.be);
5. Areyouwaterproof promotie voor maritieme beroepen;
6. Het VLIZ presenteerde de wondere wereld van het zeeonderzoek

In de vernieuwde toren kreeg men een uniek zicht op de haven De Scheepvaartpolitie (www.polfedfedpol.be) was eveneens aanwezig om toelichting te geven over haar dienstverlening.

Oosteroever – Wandelaarkaai

Op 28 april 2012 was de Wandelaar als laatste van de 4 nieuwe SWATH-vaartuigen de haven van Oostende binnengevaren. Met de komst van dit moederschip kon het vernieuwd beloodsingssysteem volwaardig worden opgestart. Met de Wandelaar en de 3 nieuwe tenderswath's Westdiep, Westerschelde en Wielingen beschikt Vlaanderen over één van de modernste overheidsvloten in Europa. (Zie ook www.welkombijvloot.be/nieuwsitems/2012-04-25-28-vertrek-van-de-wandelaar-te-bremerhaven-aankomst-te-oostende.)

De Wandelaar was op zaterdag 26 mei toegankelijk voor het publiek. Aan boord konden geïnteresseerden via een uitgestippeld parcours het schip verkennen van brug tot machinekamer.

OVERZICHT

Jaaroverzicht van de belangrijkste activiteiten van het agentschap MDK in 2012 waarover bericht werd.

Januari

- 13** Edith Maersk – grootste containerschip te Antwerpen
21-29 43ste beurs Boot Düsseldorf : Varen in Vlaanderen



Februari

- 6** VLOOT en ondernemend Oostende
8 MDK- Havenoverleg Antwerpen
28 MDK- Havenoverleg Gent
11-13 Flanders Expo Gent – Belgian Boat Show
17-19 Flanders Expo Gent – Belgian Boat Show



Maart

- 5** Hydrografisch vaartuig opgeleverd op geboortedag van Mercator
6-11 Hiswa Bootshow te Amsterdam
12 WESTERSCHELDE gedoopt te Gent
17 Getij-dingen vernissage
20 MDK Havenoverleg Kusthavens



April

- 18** Masters Maritieme Wetenschappen mee met de Zeeleeuw
20 MSC Lyrica – eerste MSC cruise schip te Antwerpen
25 Vertrek van de Wandelaar te Bremerhaven
27 aankomst Wandelaar te Oostende
27 Planeet Zee
28 Bezoek Vlaams minister Hilde Crevits aan Vloot



Mei

- 7** Hondius gedoopt
11 Bezoek Gouverneur W.Vlaanderen aan het MRCC
15 Reddingsoefening tussen MRCC en andere partners
21 Samenwerkingsovereenkomst VLIZ en VLOOT
25 Simon Stevin vaart Oostende binnen
26 Oostende voor Anker



Juni

- 2 Havendag Vlissingen
- 4-15 APEC – seminarie Nautical Accessibility and Traffic Management
- 14 PC op bezoek aan boord van de Wandelaar
- 18 Doopplechtigheid WANDELAAR
- 25 VLOOT neemt deel aan internationale oefening ruiming oliepollutie



Juli

7-8

13

Vlootdagen Zeebrugge
Bezoek Vlaamse Regering aan Wandelaar



Augustus

- 1 VLOOT geeft duwtje aan diversiteit
- 14 Vlaams minister Crevits bezoekt reddingsdiensten te Oostende
- 21 Miljoenste kustveergebruiker in de bloemen
- 29 Opendeur Luchtmachtbasis Koksijde



September

4

13

19

26

Inhuldiging Havencoördinatieplatform Zeebrugge
doop Simon Stevin
VLOOT neemt samen met het Rode Kruis het voortouw in hartveiligheid
nieuwe redebotten voor Vlissingen



Oktober

- 3 VLOTEC erkend als 'good practice'
- 5 bedanking voor de bemanning van de LILLO
- 9 een dag aan boord van de SIMON STEVIN
- 12 Bezoek Vice-admiraal Borsboom aan de Kustwachtcentrale en het MRCC
- 19 Toekomstige zeelui blijven VLOOTschepen overspoelen
- 23 Vloot – Uitreiking certificaat Hartveilige Organisatie te Antwerpen
- 19-21 Cap°Caz in Nieuwpoort



November

- 9 VLOOT reddingsdienst trainen samen met de MRCC-operatoren
- 13 Betonningsvaartuig ZEESCHELDE meert aan te Antwerpen
- 13 Inhuldiging C-ameranetwerk Haven van Oostende
- 23 Congres Vlaamse baaien
- 24 Heist-Blankenberge VZW Nieuw watersportcentrum



December

- 17 CMA-CGM Marco Polo Grootste containerschip ter wereld te Zeebrugge



AREYOUWATERPROOF

Het agentschap MDK steunt al jaren het project areyouwaterproof. De vereniging areyouwaterproof telt momenteel 14 partners, waaronder de maritieme onderwijsinstellingen en de maritieme werkgevers. Samen maken ze promotie om zowel jongeren als volwassenen enthousiast te maken voor een maritieme opleiding.

Momenteel zijn er 8 maritieme onderwijsinstellingen op diverse niveaus:

Secundair onderwijs

- ➔ Maritiem Instituut Mercator
- ➔ Cenflumarin-KTA Zwijndrecht
- ➔ Koninklijk Werk IBIS

Hoger onderwijs

- ➔ Hogere Zeevaartschool

Volwassenenonderwijs

- ➔ CVO Antwerpen
- ➔ CVO DE AVONDSCHOOL Oostende
- ➔ SYNTRA Midden-Vlaanderen, Campus Sint-Niklaas
- ➔ VDAB Zeebrugge

Elk jaar worden de statistieken van het aantal leerlingen/studenten/cursisiten bijgehouden. Areyouwaterproof is aanwezig op verschillende evenementen. Zo streven ze ernaar om een zo ruim mogelijk publiek kennis te laten maken met de maritieme opleidingen en sectoren. Areyouwaterproof tracht via de website www.areyouwaterproof.be de nodige informatie over de maritieme opleidingen en de toekomstmogelijkheden die hieruit voortvloeien weer te geven.

SCHOOLJAAR	INSTROOM			
	Secundair onderwijs	Hoger onderwijs	Volwassenen onderwijs	TOTAAL
2000-2001	198	255	22	475
2001-2002	229	283	63	575
2002-2003	240	322	43	605
2003-2004	251	372	68	691
2004-2005	230	414	77	721
2005-2006	236	465	82	783
2006-2007	260	512	108	880
2007-2008	239	565	124	928
2008-2009	260	591	146	997
2009-2010	322	648	131	1101
2010-2011	348	667	129	1144
2011-2012	336	637	121	1094
2012-2013	324	682	137	1143



PERMANENTE COMMISSIE EN GEMEENSCHAPPELIJK NAUTISCH BEHEER

Nautische benutting van de vaarwegcapaciteit in het Scheldegebied

Uit de praktijk blijkt dat de geïntensiverde op- en afvaart van containerschepen langer dan 360 m zonder veiligheidsproblemen verloopt. De Permanente Commissie heeft dan ook een aantal voorwaarden voor de vaart met dergelijke schepen versoepeld. Het jaarlijkse aantal ultra large container ships dat de haven van Antwerpen aandoet, vertoont duidelijk een stijgende lijn. In 2010 bedroeg dit aantal 73. In 2011 en 2012 is dit opgelopen tot 119 resp. 146 (een verdubbeling t.o.v. 2010).

In januari-februari 2012 hebben vier containerschepen van de E-klasse van rederij Maersk (lengte 398 m en breedte 56 m) op proefbasis de haven van Antwerpen aangelopen. De proefvaarten hebben aangetoond dat deze schepen veilig en probleemloos de Westerschelde kunnen op- en afvaren. De Permanente Commissie acht het dan ook niet vereist om hiervoor bijkomende veiligheidsvoorwaarden op te leggen.

Nadat dit al eerder was ingevoerd voor de opvaart, heeft de Permanente Commissie in maart 2012 op basis van een positieve evaluatie van twee proefvaarten ook voor de opvaart de maximaal toegelaten scheepsdiepgang op het kanaal Gent-Terneuzen opgetrokken van 12,30 m naar 12,50 m.



DE KUSTWACHT

De Kustwacht bestaat in België uit 17 kustwachtpartners van de federale en Vlaamse overheid. Voor een goede samenwerking is het secretariaat kustwacht bevoegd dat gevestigd is op het MRCC (Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum) te Oostende. Meer informatie over de organisatie van de kustwacht in België kan men vinden op: www.kustwacht.be

Realisaties kustwacht in 2012

ANIP Noordzee en andere noodplannen

Er is verder gewerkt aan de omzetting van het rampenplan Noordzee naar een Algemeen Nood- en Interventie Plan (ANIP) Noordzee. Ook is een aanvang gemaakt met het Bijzonder Nood- en Interventieplan Cruiseliners dat een aparte procedure moet worden samen met het ANIP-Noordzee.

In de opmaak van het ANIP-Noordzee werden ook de 'lessonslearned' en de opgedane ervaringen bij de behandeling van het incident met MSC Flaminia (juli-augustus 2012) meegenomen. Dit was een grootschalig incident met een containerschip dat na een brand aan boord gesleept moest worden naar een vluchthaven. Van eind juli (aanvraag van de berger voor toegang tot vluchthaven) tot 9 september (aankomst eindbestemming in Duitsland) werd hieraan intensief gewerkt samen met en ter ondersteuning van de nautisch dienstchef van afdeling Scheepvaartbegeleiding en de gouverneur van West-Vlaanderen. Dit hield ondermeer in: overleg met alle kustwachtpartners, organiseren van vergaderingen ter afstemming van het Belgisch standpunt, deelname aan tele – en videoconferenties met de andere betrokken kuststaten (UK, Frankrijk, Nederland, Duitsland), ondersteuning van de gouverneur in zijn functie van Bevoegde Overheid op Zee (BOZ).

Verder heeft het secretariaat Kustwacht ook meegewerkt aan de herziening van de noodplannen voor de pijpleidingen Gassco en Interconnector en de actualisatie van het draaiboek voor dodelijke ongevallen op zee.



Marien Ruimtelijke Planning

Dit planningsproces werd begin 2012 van een administratief naar een politiek niveau getrokken. De coördinatie is in handen van het kabinet van de minister van de Noordzee. De wet marien milieu fungeert als wettelijke basis maar zal verruimd worden. In 2012 is een koninklijk besluit opgemaakt waarin een raadgevende commissie wordt aangesteld en waarin de procedure voor de mariene ruimtelijke planning wordt bepaald. De raadgevende commissie bestaat uit federale en Vlaamse overheidsdiensten en alle kustwachtpartners worden geconsulteerd. Uiteindelijk doel is om het mariene ruimtelijke plan vast te leggen bij koninklijk besluit. Voorzien wordt om dit proces te kunnen afronden tegen eind 2013.

Visie Kustwachtcentrale

Op het beleidsorgaan kustwacht van 29 februari 2012 is de visienota omtrent de kustwachtcentrale geconsolideerd en werd overeengekomen om de verdere uitwerking in handen van het overlegorgaan kustwacht te geven. De opzet is te komen tot een formeel samenwerkingsverband waarbij de opdrachten van het Maritiem Informatie Kruispunt (MIK) en het Maritiem Reddings- en Coördinatie Centrum (MRCC) gecoördineerd worden via de kustwachtcentrale. Concreet betekent dit dat het MRCC en het MIK met het personeel en de middelen die hen ter beschikking staan, permanent in staat van paraatheid zijn, en gezamenlijk kunnen optreden. Alle betrokken diensten (Scheepvaartpolitie, Douane, afdeling Scheepvaartbegeleiding en Defensie) hebben een gemandateerde afgevaardigde aangeduid en na interne consultatie vond een kick-off vergadering plaats op 20 september 2012.

Windmolenparken

Het KB van 11 april 2012 tot instelling van een veiligheidszone rond de kunstmatige eilanden, installaties en inrichtingen voor de opwekking van energie uit het water, de stromen en de winden in de zeegebieden onder Belgische rechtsbevoegdheid werd op 1 juni 2012 gepubliceerd in het Belgisch staatsblad.

De procedures voor medische evacuatie van de verschillende windmolenexploitanten werden onderzocht en geanalyseerd. Knelpunten werden besproken en de procedures zijn zoveel als mogelijk op elkaar afgestemd.

In 2012 is ook een werkgroep opgericht voor de aanmelding van overheidsvaartuigen binnen een windmolenzone voor activiteiten met een niet-dwingend karakter. Er is een éénduidige procedure vastgelegd en er werden aanmeldingsformulieren opgesteld zodanig dat dezelfde procedure wordt gehanteerd onafhankelijk van de windmolenexploitant. Dezelfde werkgroep heeft samen met de windmolenexploitanten een intrusieformulier ontworpen en een procedure opgesteld voor het melden van intrusies. Dit intrusieformulier windmolenparken werd eveneens verspreid onder de kustwachtpartners met middelen.

Oefeningen en operaties

Op 3 mei vond een 'dag van de kustwacht' plaats georganiseerd door Defensie. De kustwachtpartners betrokken in reddingsoperaties konden er nader kennismaken en procedures en operationele afspraken nauwer op elkaar afstemmen.

Het secretariaat kustwacht was aanwezig op de jaarlijks terugkerende 'reddingsoefeningen drenkelingen', die dit jaar plaatsvonden in De Haan en Middelkerke.

Samen met de dienst Marien Milieu (FOD Volksgezondheid) is in juni 2012 een tafeloefening georganiseerd in opdracht van het European Maritieme Safety Agency (EMSA). Het secretariaat kustwacht heeft samen met enkele kustwachtpartners ook deelgenomen aan de internationale oefening 'Polex' op donderdag 28 juni 2012 om de oliebestrijdingsprocedures uit te testen en waar nodig bij te sturen.

De controle-operatie 'Opera' ging door van 3 tot 7 september 2012. Deze operatie, waarbij een aantal kustwachtpartners samen inspecties uitvoeren op ondermeer visserijactiviteiten en pleziervaart, wordt al voor de vierde keer op rij georganiseerd.

PR

In 2012 ontving het secretariaat kustwacht en de kustwachtcentrale bezoek van de nieuwe gouverneur van West-Vlaanderen, Carl Decaluwé, generaal Testelmans van Defensie, vice-admiraal Borsboom van de Nederlandse Marine, een groep Nederlandse en Britse Nato-officieren en de deelnemers aan het Antwerp Port Training Center (APEC) seminarie.

Samen met enkele kustwachtpartners was het secretariaat kustwacht aanwezig met een infostand op de opendeurdag van de luchtmachtbasis Koksijde op 29 augustus 2012. Internationaal noteren we de deelname aan het International Maritime Rescue Federation (IMRF) congres in juni 2012 in Zweden en de deelname aan de summit meeting van het North Atlantic Coast Guard Forum (NACGF) in oktober 2012 in het Verenigd Koninkrijk, met inbegrip van de oefening 'Guardex'.

DE BLAUWE LOPER – EEN JAAROVERZICHT MET HOOGTEPUNTEN EN 'FAIT DIVERS' VAN MDK

JANUARI

13 januari 2012 Edith Maersk grootste containerschip ter wereld in Antwerpen

Na een grondige voorbereiding met alle betrokken partijen: de rederij, de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit (GNA), de loodsen, de verkeersleiders van het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust (MDK) en de Nederlandse collega's gaf de GNA al in december 2011 haar toestemming voor een eerste proefvaart met een Ultra Large Containercarrier (ULCC) op de Schelde. Op 13 januari 2012 was het dan zover. Het m/v Edith Maersk ("lengte over alles" 398m, breedte 56m, capaciteit 15.550 TEU) kwam rechtsreeks van het Suez kanaal naar de PSA-terminal van het Deurganckdok in Antwerpen afmeren. Aan boord van het schip waren ook de verantwoordelijken voor het toelatingsbeleid op de Westerschelde om de proefvaart van nabij te volgen.

FEBRUARI

8 februari 2012 Aangespoelde potvis op het strand van Heist

Woensdag 8 februari 2012 spoelde een potvis aan op het strand in Heist. De potvis van meer dan 13 meter lang heeft geprobeerd om terug in zee te geraken, maar dat is niet gelukt. Helaas is het dier overleden. Er is een autopsie uitgevoerd door de Beheers-eenheid Mathematisch Model van de Noordzee (BMM) in samenwerking met de universiteit van Gent en Luik. Het Directoraat – Generaal Leefmilieu heeft samen met de Civiele Bescherming, de technische diensten van de gemeente Knokke-Heist en het agentschap MDK gezorgd voor de opruiming van het kadaver.



20 februari 2012 Uitreiking ISO 14001 certificaat

Op maandag 20 februari ontving Vloot een ISO 14001-certificaat uit de handen van Bureau Veritas. Deze uitreiking ging door in het MAS-havenpaviljoen van de haven van Antwerpen. Marc Van Peel (havenscheper) leidde het moment in, waarna Frans Van Rompuy (directeur-generaal van de FOD Mobiliteit (maritieme zaken) en voorzitter het European Maritime Safety Agency) de milieustrategie van de Europese vlaggestaten en de ontwikkelingen op wettelijk vlak belichtte. Yves Goossens (algemeen directeur Vloot) kaderde het behalen van dit certificaat in een meer algemene strategie van de reder van de overheid en maakte de link met het duurzaamheidsverslag dat de haven van Antwerpen onlangs openbaar maakte.

MAART

5 maart 2012 Hydrografisch vaartuig opgeleverd op geboortedag van Mercator

Op 5 maart 2012, de dag van de 500ste verjaardag van de geboorte van Gerard Mercator, werd een nieuw hydrografisch vaartuig door de Oostendse scheepswerf I.D.P. shipyard te Antwerpen opgeleverd. Het draagt de naam van de belangrijkste heruitgever van de atlassen van Mercator, Jodocus Hondius (1563–1612), en zal ingezet worden voor hydrografische metingen op de Schelde.

De Hondius vervangt de 34 jaar oude PAREL II, is uitgerust met performante meetapparatuur zoals multibeam en zal ingezet worden voor metingen in het kader van de Vlaamse Hydrografie, zowel op de Schelde als op het kanaal Gent-Terneuzen. Het schip meet 17,60m lang, 5,58m breed en steekt 1,50m diep. Het schip werd geklasseerd onder Bureau Véritas en gecertificeerd door de diensten van de Belgische vlaggenstaat.

Het schip werd volledig te Oostende gebouwd, waarbij de werf samenwerkte met andere Oostendse maritieme bedrijven die meer specifiek het schrijnwerk en de elektriciteitswerken op zich namen.

11 maart 2012 Westerschelde gedoopt te Gent

Op 11 maart liep de tenderswath Westerschelde de haven van Gent binnen. Diezelfde dag werd het schip voor publiek open gezet van 14 u tot 18 u. Een 580-tal bezoekers bezochten die namiddag het schip. Naast de vele collega's van MDK kwamen ook veel mensen die werkzaam zijn in de havenbedrijven en uit de regio het schip bezoeken. Op 12 maart werd het schip vervolgens gedoopt door Mevrouw Chantal Stragier (directeur Compliance Belfius).

17 maart 2012 Open Campusdag Hogere Zeevaartschool

De Hogere Zeevaartschool te Antwerpen zet zijn deuren open als promotie voor nieuwe studenten die een maritieme carrière ambiëren. Traditioneel werkt het agentschap MDK hieraan mee en ook dit jaar zijn de diverse entiteiten van het agentschap aanwezig om hun dienstverlening te tonen en informatie te verschaffen voor de carrièreplanning van de studenten.

18 – 19 maart Windmolentransport Oostende

Het eerste van in totaal 30 bijzondere windmolentransporten vindt plaats vanuit Oostende. Het zelfvarende hefeiland Neptune werd die morgen nog beladen met een turbine met hierop 3 windmolenvieken gemonteerd. Op zondag 19 maart 2012 vertrok onder het oog van talrijk opgekomen geïnteresseerde toeschouwers het eerste van 24 windmolentransporten richting de Thorntonbank, gelegen op ongeveer 30 km van de Belgische kust in de Noordzee. Dit was het startschot voor de tweede fase van het C-Power windturbinepark op de Thorntonbank.



APRIL

18 april 2012 Masters Maritieme Wetenschappen aan boord van de Zeeleeuw

Op woensdag 18 april bezochten studenten maritieme wetenschappen (Universiteit Gent – Universiteit Antwerpen) het zeewetenschappelijk onderzoeksvaartuig Zeeleeuw. Prof. Dr. Eddy Somers en Drs. Jasmine Coppens vergezelden 7 studenten op hun tocht op zee. Ondanks de grillige weersomstandigheden op zee werden, samen met een collega van het Vlaams Instituut voor de Zee (VLIZ), verschillende te onderzoeken waterstalen genomen. De Zeeleeuw vertrok 's morgens om 08.30 uur en liep, na een tocht langsheen de volledige kustlijn, de haven van Oostende terug binnen rond 18.00 uur. Professor Somers stelde dat het een zeer aangename ervaring was, zeker voor herhaling vatbaar. Naast het nemen van waterstalen kon ook een oefening van de Seaking waargenomen worden, alsook de windmolenparken, het beloodsingsgebied Wandelaar, schietoefeningen te Lombardsijde en de Oostdijktoren.

20 april 2012 MSC Lirica in Antwerpen

Op vrijdag 20 april meerde het cruiseschip MSC Lirica aan in Antwerpen. Rederij MSC, de tweede grootste containerrederij ter wereld, is de grootste containerklant van de haven.

Voor het eerst arriveerde echter een cruiseschip van deze rederij aan de cruiseterminal te Antwerpen. Het 252m lange schip kwam van Dover en meerde geholpen door de rivierloodsen feilloos af aan de cruiseterminal onder het wandelterras. De +/- 1500 passagiers van het schip hadden de hele dag tijd om Antwerpen te ontdekken of een excursie te maken naar Gent, Brussel of Waterloo.



25 april 2012 Vertrek van de Wandelaar uit Bremerhaven

Maandag 23 april en dinsdag 24 april waren de laatste dagen op de werf te Bremerhaven. Het schip werd formeel overgedragen aan Belfius Lease en kon op 25 april om 14:15 uur onder het bevel van kapt. Boterberg (Vloot) vertrekken richting Oostende.

Donderdag 26 april voer de Wandelaar in stormweer met pieken tot 9 Beaufort en golven tot 4 meter op kop, zuidwestwaarts op de Noordzee. Iedereen keek uit naar het passeren van de noordpost en later de aankomst ter hoogte van de westpost. Goede zichtbaarheid, een licht bewolkte hemel en een bruisende zee brachten de Wandelaar 's avonds ter hoogte van het Vlaams loodsstation, waar de collega's aan boord van loodsboot 1 even werden begroet.

Met een bemanning van 11, aangevuld met nog een aantal technici, voer het moederschip op vrijdag 27 april de haven van Oostende rond 08:00 uur binnen. Het meerde af aan de Wandelaarkaai waar, ter voorbereiding van de opstart van de bareboatovereenkomst, nog een duikonderzoek en enkele technische checks doorgingen. Om 13:00 uur werd de bareboatovereenkomst finaal ondertekend en de Belfiusvlag vervangen door de Vloot-vlag en de vlag van de Vlaamse Gemeenschap.

27 april 2012 Planeet Zee

De 6de jaars van het Sint-Godelievecollege uit Gistel wonnen de wedstrijd van Planeet Zee. Zij mochten van 23 tot 27 april 2012 meevaren met de Zeeleeuw om allerhande opdrachten uit te voeren, waaronder een 24-uurs meting. Planeet Zee werd voor de laatste keer georganiseerd op de Zeeleeuw die ondertussen vervangen werd door het nieuwe wetenschappelijk onderzoeksschip Simon Stevin.

28 april 2012 Bezoek Minister Hilde Crevits aan de Wandelaar

Op zaterdag 28 april bracht Minister Hilde Crevits een bezoek aan het schip en werd, samen met de aanwezige pers, rondgeleid aan boord.



MEI

7 mei 2012 Hondius gedoopt

Op maandag 7 mei werd de Hondius gedoopt. De Hondius is het nieuwste hydrografisch vaartuig dat voor de Vlaamse Hydrografie (afdeling Kust) wordt ingezet op de Schelde, het kanaal Gent-Terneuzen en de Noordzee. Op 5 maart werd het vaartuig reeds te Antwerpen opgeleverd door de scheepswerf IDP dat het vaartuig bouwde onder toezicht van de Belgische vlagstaat en Bureau Veritas.

11 mei 2012 Bezoek Provinciegouverneur Decaluwé aan Kustwacht en MRCC

Op vrijdag 11 mei 2012 bracht de nieuwe gouverneur van West-Vlaanderen Carl Decaluwé samen met arrondissementscommissarissen Johan Debyser en Anne Martens een bezoek aan de Kustwacht en het Maritiem Redding- en Coördinatie Centrum (MRCC).

De bezoekers kregen toelichting bij de werking van de Kustwacht en het MRCC. Na de theorie volgde de praktijk. Het gezelschap werd welkom geheten aan boord van de Wandelaar, het nieuwe SWATH moederschip. Na een rondleiding op het nieuwe schip werd het bezoek afgesloten met een tochtje aan boord van de Wielingen, een van de drie nieuwe tenderswaths.

15 mei 2012 – Grootscheepse reddingsoefening

Op 15 mei 2012 vond de tweejaarlijkse reddingsoefening plaats tussen het MRCC en andere Kustwacht-partners. Het opzet was om een grensoverschrijdende SAR-oefening in NAVO verband te organiseren. Door een continu trainen in theorie, instrumenten en hulpmiddelen wordt ervaring opgedaan die ten tijde van een incident mensenlevens kan redden.

21 mei 2012 VLIZ en VLOOT

In aanwezigheid van collega's van het VLIZ en Vloot werd op maandag 21 mei 2012 een nieuw samenwerkingsakkoord ondertekend. De nieuwe afspraken waren nodig om het zeewetenschappelijk onderzoeksvaartuig Simon Stevin, dat enkele dagen later zou geleverd worden, in te zetten binnen een toekomstgericht kader.



25 mei 2012 Simon Stevin vaart Oostende binnen

Op vrijdag 25 mei 2012 rond 13 uur voer het onderzoeksschip Simon Stevin – het nieuwste pronkstuk voor het Vlaamse wetenschapsbeleid, tevens het eerste Vlaamse nieuwbouw-onderzoeksschip – haar thuishaven Oostende binnen.

De Simon Stevin zal een breed spectrum aan zeewetenschappelijk onderzoek bedienen. Het marien onderzoek in Vlaanderen wordt uitgevoerd aan de universiteiten en wetenschappelijke instellingen en is multidisciplinair, gaande van fysische oceanografie, visserijonderzoek, mariene biologie, microbiologie, chemie, technologie, archeologie tot aardwetenschappen. Allen hebben nood aan een zeegaand platform om de zeeën en oceanen te bestuderen. De komst van de Simon Stevin onderlijnt het belang van wetenschappelijke kennis en technologische vernieuwing om de grote zee-uitdagingen aan te pakken en om de kansen die de Noordzee ons biedt optimaal te benutten. Het onderzoek uitgevoerd aan boord zal onder andere bijdragen tot het duurzaam beheer van de zee, de blauwe economie en de internationale uitstraling van ons zeewetenschappelijk onderzoek.

26 mei 2012 Oostende voor Anker

Op zaterdag 26 mei 2012 stelde Vloot de Wandelaar open voor het publiek tijdens het evenement Oostende voor Anker. Vele geïnteresseerden maakten gebruik van deze unieke kans en kwamen langs! In het Vloot – gebouw aan de Sir Winston Churchillkaai, stelden de verschillende MDK-entiteiten zich voor aan het grote publiek.

JUNI

2 juni 2012 Havendag Vlissingen

Vloot was aanwezig om toelichting te geven aan de aanwezige bezoekers tijdens de Havendag Vlissingen op zaterdag 2 juni 2012.

28 juni – België coördineert oefening oliepollutiestrijding

Op donderdag 28 juni 2012 vond er voor de Belgische kust een internationale oefening plaats voor de bestrijding van pollutie op zee, ongeveer 25 km ten noorden van Oostende. Verschillende schepen die speciaal zijn uitgerust voor de strijd tegen zeevervuiling testten er samen diverse uitrustingen en oefenden in het gecoördineerd manoeuvreren. Aan deze oefening namen in totaal acht vaartuigen deel: de Zeehond en de Zeetijger van Vloot, twee schepen gecharterd door het Europees Agentschap voor Maritieme Veiligheid (EMSA): DC Vlaanderen 3000 en Interballast III, het marinevaartuig Albatros, twee Nederlandse schepen: Arca en Frans Naerebout, en de Provider (Ship Support), plus ook nog een vliegtuig en een helikopter. Ondanks de grillige weersomstandigheden verliepen de operaties perfect.

De oefening heeft duidelijk bewezen dat deze samenwerkingsmechanismen werkbaar zijn en heeft ook het belang aangetoond van een efficiënte samenwerking met als doel het mariene milieu te beschermen tegen de schade die door polluties van schepen wordt aangericht. De deelnemers hebben afgesproken om in de komende jaren nog andere gelijkaardige oefeningen te organiseren om de verworvenheden van deze operationele samenwerking te behouden.

JULI

7-8 juli 2012 Vootdagen te Zeebrugge

Op 7 en 8 juli waren al de entiteiten van MDK vertegenwoordigd op de Vlootdagen te Zeebrugge. Dit evenement is bij het begin van het toeristisch seizoen aan de kust telkens een grote publiekstrekker. Ook dit jaar vonden vele bezoekers aan de Vlootdagen de weg naar de MDK stand en naar de Zeehond dat die dag tevens naast de Navyschepen aanmeerde en bezocht kon worden.





AUGUSTUS

14 augustus 2012 Vlaams minister Crevits bezoekt reddingsdiensten te Oostende

Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken Hilde Crevits heeft op dinsdag 14 augustus in Oostende de zeereddingsdiensten bezocht. De zomermaanden zijn extra drukke maanden voor de diensten die dag en nacht instaan voor de veiligheid op zee. Om tot een betere en ruimere dienstverlening te komen hebben de zeereddingsdiensten onlangs een nieuw samenwerkingsakkoord afgesloten. Dat moet de veiligheid van al wie op zee gaat verhogen.

21 augustus 2012 miljoenste kustveergebruiker in de bloemen

Op het havenveer in Oostende tikte de teller op dinsdag 21 augustus af op 635.521 gebruikers terwijl het havenveer in Nieuwpoort na de middag met 364.479 bezoekers de kaap van 1.000.000 passagiers bereikte. Samen met de bemanning en in aanwezigheid van o.a. administrateur-generaal en de burgemeester van Nieuwpoort heeft de Vlaams minister bevoegd voor Mobiliteit en Openbare Werken in Nieuwpoort de miljoenste passagier van de havenveren in de bloemetjes gezet.

De nieuwe veerboten werden halverwege vorig jaar in gebruik genomen in Nieuwpoort en Oostende. Van meet af aan bleken ze een succes. Het beeld van de veren die samen met kunstenaar Roger Raveel zijn ontworpen, is intussen niet meer weg te denken in Nieuwpoort en Oostende.

29 augustus Opendeurdag basis Koksijde

Op woensdag 29 augustus 2012 werd op de militaire basis Koksijde een 'Open Door' georganiseerd met als thema 'Hulpdiensten ten voordele van de natie'. Het doel is om een zo breed mogelijke kijk te geven op de hulpdiensten, hun werk en de organisatie die er achter schuilt door statische en dynamische demonstraties en interacties. Afdeling Scheepvaartbegeleiding, Vloot en de Kustwacht namen deel.



SEPTEMBER

13 september doop Simon Stevin

Het Vlaams Instituut voor de Zee en Vloot hebben de Simon Stevin in gebruik genomen. De Simon Stevin vervangt het oude onderzoeksschip Zeeleeuw. Minister van Innovatie Ingrid Lieten nam de doop van dit nieuwste pronkstuk voor het Vlaamse wetenschapsbeleid en tevens het eerste Vlaamse nieuwbouw onderzoeksschip voor haar rekening.

26 september 2012 nieuwe redebotten voor Vlissingen

Op woensdag 26 september bevestigde Vloot de gunning van drie nieuwe redebotten voor de bevoorradingsoperaties te Vlissingen. De huidige redebotten zullen op het ogenblik van vervanging qua leeftijd de 20 jaar voorbij zijn. Voor de nieuwe werd, vanwege de goede ervaringen met het rompdesign van de Ravelingen, opnieuw gekozen voor een rompvorm van het wave piercing-type, ditmaal uit aluminium. De redebotten zullen een lengte van 20.3m, breedte van 6.1m en diepgang van 1.6m hebben en een snelheid van 25 knopen lopen. De werf Baltic Workboats in Estland kwam als beste uit de selectie en kreeg de opdracht toegewezen. De investering staat voor een totaalbedrag van 5.9 mio euro. De eerste van de drie wordt, volgens de planning van de werf, halfweg 2013 verwacht. De derde in de eerste helft van 2014.

28 september 2012 VLOTEC erkend als 'goodpractice'

Op 28 september werd VLOTEC door het agentschap Interne Audit voor de Vlaamse Administratie (behorende tot de Diensten voor het Algemeen Regeringsbeleid) erkend en bevestigd als goede praktijk.

VLOTEC werd in de schoot van Vloot binnen het Vloot Management Informatie Systeem (VLOMIS) ontwikkeld en is volledig gericht op het preventief en correctief onderhoud van de 45 Vloot eenheden, de opvolging van certificaten, stockbeheer en maakt ook tal van analyses mogelijk die uitval van vaartuigen moet beperken.



OKTOBER

5 oktober 2012 bedanking voor de bemanning van de LILLO

Gezagvoerder André Van Den Bulck en zijn bemanning van de Lillo (bebakeningsvaartuig op de Schelde) kregen een bedanking van de directie, begeleiders en de leerlingen van het Koninklijk Technisch Atheneum Zwijndrecht (Cenflumarin) voor hun doortastend optreden toen het opleidingsvaartuig Tijl stroomopwaarts van Antwerpen even in problemen kwam.

Op 25 september kreeg de Tijl brandalarm aan boord en de Lillo kwam onmiddellijk te hulp en nam alle opvarenden aan boord. Vlootcollega's Gregory Baeyens en Danny Claus stapten ook over op de Tijl en zorgden dat elk verder brandgevaar in de kiem werd gesmoord. De Tijl werd door de LILLO ook veilig aan de oever afgemeerd.

Eén van de opdrachten van de huidige bebakeningsvaartuigen bestaat ook uit het zorgen voor een verhoogde veiligheid op de Schelde.

12 oktober 2012 bezoek vice-admiraal Matthieu Borsboom van de Nederlandse Marine

De kustwachtcentrale, bestaande uit het Maritiem Informatie Kruispunt (MIK) en het Maritiem Reddings – en Coördinatie Centrum (MRCC) ontvangt hoog bezoek: vice-admiraal Matthieu Borsboom van de Nederlandse marine. Hij wordt ontvangen op het MRCC in Oostende door administrateur – generaal Jacques D'Havé en krijgt een toelichting over de werking van de kustwachtpartners gevolgd door een rondleiding op de werkvloer door kapitein Gyssens.



NOVEMBER

13 november 2012

Het nieuwe betonningsvaartuig Zeeschelde van Vloot meert voor de eerste maal aan ter hoogte van de Antwerpse Tavernierkaai. De Zeeschelde zal ingezet worden als betonningsvaartuig maar is ook beschikbaar voor hulpverlening en oliepollutiestrijding.

11 tot 18 november 2012

Een delegatie van ACP (Autoridad del Canal de Panamá) brengt een bezoek aan het loodswezen te Antwerpen in het kader van de samenwerking voor de training van de Panamese kanaalloodsen. Be-doeling is om in het voorjaar van 2013 met een delegatie loodsen verder aan opleiding en ervarings-uitwisseling (sleepboot manoeuvres, aanloop van de sluizen) te verstrekken in voorbereiding van hun verdere opleiding in Panama.

DECEMBER

Op 17 december 2012 na intense voorbereiding van zowel afdeling Scheepvaartbegeleiding als van het Loodswezen meert het op dat moment grootste containerschip ter wereld, de CMA-CGM Marco Polo af in de haven van Zeebrugge. Het schip heeft een capaciteit van 16.020 containers. De volgende dag zal het schip gedoopt worden te Zeebrugge.



OPVAART EDITH MAERSK

Op woensdag 14 december 2011, gaf de Permanente Commissie van Toezicht op de Scheldevaart haar goedkeuring voor een proefvaart naar Antwerpen aan de EVELYN MAERSK, een zusterschip van de EDITH MAERSK. De gezagvoerder besliste om wegens de slechte weersomstandigheden Antwerpen niet aan te lopen.

Op vrijdag 13 januari 2012 vond met de EDITH MAERSK de eerste proefvaart van een E-klasse naar Antwerpen plaats. Het schip met een totale lengte van 397,71 m en 56,55 m breedte is één van de grootste containerschepen ter wereld, en vaarde met een diepgang van 14,15 m naar Antwerpen. De proefvaart werd door alle betrokken partijen in de keten, zowel door de rederij Maersk, maar ook door de GNA, de Vlaamse loodsen alsook hun collega's van het Nederlandse loodswezen grondig voorbereid. Proefvaarten op de simulator van het Waterbouwkundig Laboratorium vormden de basis hiervan.

Voor deze eerste opvaart werden een aantal randvoorwaarden opgelegd zoals voor de weersomstandigheden alsook voor het gebruik van sleepboothulp. Het gebruik van de full SNMS en de aanwezigheid van een VBS-loods waren essentieel voor een vlotte en veilige opvaart. De opvaart naar het Deurganckdok verliep volledig volgens planning.

Na het vastmaken van 3 sleepboten en één stand-by, wordt het zwaaimanoeuvre aan de ingang van het Deurganckdok aangevat. Om 19.30u meerde de EDITH MAERSK veilig af op haar ligplaats. Zowel de gezagvoerder als de vertegenwoordiger van Maersk Belgium waren uiterst tevreden over de vlot verlopen loodsreis. De loodsen waren eveneens zeer positief over de proefvaart en hopen in de toekomst meer van dergelijke schepen in Antwerpen te mogen verwelkomen. Ondertussen hebben de ELEONORA MAERSK, de EMMA MAERSK en de EBBA MAERSK, zusterschepen van de EDITH MAERSK, de Antwerpse haven al bezocht.

SAMENWERKING REDDINGSDIENSTEN

Aan onze Belgische kust zijn er sinds vele jaren drie organisaties actief met reddingen op zee. Enerzijds gaat het over de reddingsboten van Vloot, de reder van de overheid, en anderzijds over 2 privé initiatieven: de Vrijwillige Blankenbergse Zeereddingsdienst (VBZR) in Blankenberge en Ship Support in Nieuwpoort. Zij vormen de varende eenheden bij reddingen op zee.

De nieuwe samenwerkingsovereenkomst waarbij tegelijk ook de werking en de organisatie van de reddingsdiensten werd geoptimaliseerd, zorgt ervoor dat:

- ➔ de feitelijke samenwerking die al jaren bestond tussen deze organisaties, nog meer gestructureerd werd, zowel op het gebied van oefeningen als op gebied van inzet van middelen;
- ➔ een oplossing gevonden werd voor het probleem dat de werking van de reddingsdienst van de overheid nog geënt was op situaties en risico's op zee uit het verleden. Door over te gaan van een systeem, waarbij de redders slechts volwaardig opgeroepen werden bij weersomstandigheden boven de 7 beaufort, naar een continue beschikbaarheid 24/7, is er een veel ruimere beschikbaarheid (ook tijdens die momenten wanneer het beter weer is en er, zoals in de zomerperiode, heel veel watersporters de zee verkennen). Statistieken wezen immers uit dat de redders er voornamelijk waren op momenten die de laatste jaren lagere risico's inhielden en minder beschikbaar waren op die momenten die vanwege het belangrijke kusttoerisme en de watersport hogere risico's inhielden.

In geval van nood blijft het Maritiem Redding- en Coördinatiecentrum in Oostende (MRCC) het eerste meldpunt.

Deze reorganisatie die sinds begin juli 2012 operationeel is, verhoogt de veiligheid van onze Noordzee. Sinds 1 juli 2012 zijn er elf reddingsboten van de drie organisaties permanent aanwezig voor assistentie in geval van reddingen op zee.

In het kader van deze reorganisatie werd ook een nieuwe flyer uitgebracht. Deze flyer werd naar alle watersportverenigingen, andere overheden en partners uit de Kustwacht alsook via de communicatiekanalen van MDK en de partners verder verspreid.

De hernieuwde opstart van de reddingsdienst was ook een mooi moment om de ingezette traditie om Vlootreddingsboten de naam van een dolfinachtige mee te geven eer aan te doen en bekend te maken dat reddingsboot 3 die nooit een naam meegekregen heeft, vanaf nu de naam "Gramper" draagt.



BELGIË COÖRDINEERT OEFENING OLIEPOLLUTIEBESTRIJDING

Op donderdag 28 juni 2012 vond er ongeveer 25 km ten noorden van Oostende, voor de Belgische kust een internationale oefening plaats voor de bestrijding van pollutie op zee,

Verschillende schepen die speciaal zijn uitgerust voor de strijd tegen zeevervuiling testten er samen diverse uitrustingen en oefenden in het gecoördineerd manoeuvreren. Aan deze oefening namen in totaal acht vaartuigen deel: de Zeehond en de Zeetijger van Vloot, twee schepen gecharterd door het Europees Agentschap voor Maritieme Veiligheid (EMSA): DC Vlaanderen 3000 en Interballast III, het marinevaartuig Albatros, twee Nederlandse schepen: Arca en Frans Naerebout, en de Provider (Ship Support), plus ook nog een vliegtuig en een helikopter. Ondanks de grillige weersomstandigheden zijn de operaties perfect verlopen.

De waarnemers ter plaatse, onder wie de Gouverneur van de Provincie West-Vlaanderen, hebben het goede verloop van de operaties kunnen vaststellen. Deze werden gecoördineerd door een Belgische expert van DG Leefmilieu (FOD Volksgezondheid) en een officier van de Marinecomponent van Defensie.

Dergelijke oefening wordt mogelijk gemaakt dankzij de samenwerking die wordt opgezet in het kader van de kustwachtstructuur tussen de verschillende federale en gewestelijke diensten die op zee bevoegdheden hebben. De Belgische pollutiebestrijdingscapaciteit wordt aangevuld door regionale assistentiemechanismen (tussen de landen rond de Noordzee en het Kanaal) en Europese instanties (Europees Agentschap voor Maritieme Veiligheid).

De oefening heeft duidelijk bewezen dat deze samenwerkingsmechanismen werkbaar zijn en heeft ook het belang aangetoond van een efficiënte samenwerking met als doel het mariene milieu te beschermen tegen de schade die door polluties van schepen wordt aangericht. De deelnemers hebben afgesproken om in de komende jaren nog andere gelijkaardige oefeningen te organiseren om de verworvenheden van deze operationele samenwerking te behouden.



CRUIESCHEPEN

De Europese cruisemarkt blijft groeien. Dat blijkt uit een rapport van de European Cruise Council (EEC). De bijdrage van cruises aan de Europese economie steeg vorig jaar tot een recordhoogte van 36,7 miljard euro.

Reizen met cruiseschepen is voor velen romantisch. Voor anderen is het de bekroning van een lang gekoesterde droom. Een vakantie op een cruiseschip is nog altijd een luxe maar het komt steeds meer in het bereik van het grote publiek. Vanzelfsprekend zijn exotische cruises naar zuiderse oorden, bestemmingen bij uitstek maar onze Vlaamse havens komen steeds vaker in de reisbrochures van de organisatoren voor. Uiteraard zijn onze kunststeden en het uitzonderlijk culturele en toeristische patrimonium hier niet vreemd aan.

NIEUWS UIT DE ENTITEITEN

In 2012 stonden er een dertigtal cruiseschepen op het programma voor Antwerpen. De cruiseterminal in het hartje van de Scheldestad biedt een grote toeristische meerwaarde. De verschillende toeristische toppers bevinden er zich op wandelafstand van de drijvende hotels. In Oostende werden er in 2012 een twintigtal aanlopen voorzien met meer dan 8000 passagiers, wat voor deze kusthaven een flinke opsteker is.

Koploper onder de Vlaamse havens is echter onbetwist Zeebrugge met 90 schepen op de rol. Vanuit Zeebrugge kiezen de passagiers doorgaans voor een bezoek aan Brugge maar ook Gent, Brussel, Waterloo en Antwerpen staan op het programma. Aan gerenommeerde namen uit de cruisewereld ontbreekt het niet. Op 21 mei 2012 meerden twee van de grootste luxe schepen en tevens zusterschepen aan, de Queen Elizabeth en de Queen Victoria.

Wegens het grote succes als cruisehaven zal het havenbestuur investeren in een cruiseterminal en onthaalcentrum.

NIEUW ONDERZOEKSSCHIP SIMON STEVIN OPGELEVERD

De Simon Stevin zal een breed spectrum aan zeewetenschappelijk onderzoek bedienen. Het marien onderzoek in Vlaanderen wordt uitgevoerd aan de universiteiten en wetenschappelijke instellingen en is multidisciplinair, gaande van fysische oceanografie, visserijonderzoek, mariene biologie, microbiologie, chemie, technologie, archeologie tot aardwetenschappen. Allen hebben nood aan een zeegaand platform om de zeeën en oceanen te bestuderen. De komst van de Simon Stevin onderlijnt het belang van wetenschappelijke kennis en technologische vernieuwing om de grote zee-uitdagingen aan te pakken en om de kansen die de Noordzee ons biedt optimaal te benutten. Het onderzoek uitgevoerd aan boord zal onder andere bijdragen tot het duurzaam beheer van de zee, de blauwe economie en de internationale uitstraling van ons zeewetenschappelijk onderzoek.

De Simon Stevin voer Oostende binnen exact vijf jaar na de eerste technische vergadering omtrent de potentiële bouw van een nieuw oceanografisch onderzoeksschip voor Vlaanderen. Het tussenliggende traject was succesvol dankzij de financiering van de Vlaamse overheid en door een vlotte samenwerking tussen Vloot (de reder van de Vlaamse overheid, verantwoordelijk voor de operationaliteit van het vaartuig) en het VLIZ (verantwoordelijk voor het wetenschappelijke programma en het beheer van de onderzoeksapparatuur). Tijdens dit vijfjarig proces zijn Vloot en VLIZ erin geslaagd om een evenwicht te vinden tussen de noden van het zeewetenschappelijk onderzoek enerzijds en het budget en de technische mogelijkheden anderzijds. Deze goede verstandhouding tussen Vloot en VLIZ werd op maandag 21 mei 2012 bestendigd in een nieuw samenwerkingsakkoord om het onderzoeksschip Simon Stevin in te zetten binnen een toekomstgericht kader.

De Simon Stevin werd gebouwd door scheepsbouwer "Damen Maaskant Shipyards". Het casco van de SIMON STEVIN komt van Galati (Roemenië) en werd verder afgebouwd op de Nederlandse werf Maaskant Shipyards Stellendam.

Het schip – met een lengte van 36 m, breedte van 9,4 m en een diepgang van 3,5 m – beantwoordt aan de noden van de verscheidene mariene onderzoeksdisciplines, is uitgerust met alle standaard staalnameapparatuur en met hoogtechnologische sonartechnieken die stroommetingen (akoestische stroommeter) en karakterisering van de bodem toelaten (multibeam). Een hoogaccurate plaatsbepaling wordt verzekerd door een dynamisch positionering- en stuursysteem. Een dieselelektrische aandrijving biedt de mogelijkheid om te varen als 'stil schip' waardoor alle akoestische meetinstrumenten optimaal benut kunnen worden.

Het onderzoeksschip zal hoofdzakelijk worden ingezet voor academisch kustgebonden oceanografisch onderzoek in de zuidelijke bocht van de Noordzee en het oostelijk deel van het Kanaal. Het zal dienst doen als trainingsplatform voor studenten uit de marien wetenschappelijke en maritieme opleidingen en als testplatform voor nieuwe mariene of maritieme technologieën. Daarnaast staan ook educatieve tochten voor scholieren en basisscholen op het programma. Het schip vaart onder Belgische vlag en is geregistreerd in Oostende.

Het vaartuig heeft 11,5 miljoen euro gekost en aan de wetenschappelijke uitrusting werd 1 miljoen euro besteed.



NIEUWE RECORDS VOOR ZEEBRUGGE

Op 5 mei verliet het containerschip 'CMA CGM Nevada' de haven van Zeebrugge met een diepgang van 15,5 meter. Hiermee werd het record van 15,4 meter uit 2009 verbroken. Het containerschip met een capaciteit van 10.000 teu loste bij Container Handling Zeebrugge 649 containers en laadde er 2.078 eenheden, goed voor een totale overslag van 55.000 ton. CMA CGM zet het schip in op de 'FAL2/AEX7'-dienst tussen Europa en het Verre Oosten. China Shipping Container Line (CSCL) is een belangrijke partner in deze Azië-dienst.

Records zijn er om te sneuvelen... Op 28 november 2012 werd dit al scherper gesteld door de CMA-CGM Columba met een diepgang van 15,70 m. Dit illustreert nog maar eens hoe snel de evolutie gaat.

Maandagochtend 17 december 2012 was ook een memorabele dag voor de Kusthaven. Nadat afdeling Scheepvaartbegeleiding van het agentschap de nautische beheersmaatregelen had uitgegeven voor het aanlopen van het grootste containerschip ter wereld de "CMA-CGM Marco Polo" brachten de kustloodsen het megacontainerschip probleemloos naar Zeebrugge.

Rond negen uur, meerde het af in de haven. Het schip is bijna 400 meter lang, meer dan 50 meter breed en heeft een capaciteit van 16.020 containers.

Zeebrugge bereidt zich momenteel voor op de komst van de nieuwe generatie containerschepen waarbij een diepgang tot 16 meter de regel zal zijn. Hiertoe wordt de Oostkaai van CHZ verdiept en vernieuwd. Bij APM Terminals zal het oudste stuk kaaimuur binnenkort verdiept worden. De nieuwe containerterminal ZIP (Zeebrugge International Port) is eveneens geschikt voor de nieuwe generatie containerschepen.

NIEUWE VERSIE 'FULL SNMS' IN GEBRUIK BIJ HET LOODSWEZEN

Het Loodswezen is steeds op zoek om efficiënter te werken. Hierbij werd in de loop van 2011 overgegaan tot een nieuwe versie van de 'full SNMS' (Schelde Navigator Marginale Schepen).

De ADX XR is een draadloos draagbaar positioneringssysteem dat communiceert via standaard draadloze technologie met het draagbare ECS (Electronic Chart System) van de loods.

Het systeem bestaat uit drie kleine, lichte en geharde POD (Portable Open Database) eenheden, ideaal voor het transport en het gebruik van het toestel in verscheidene omstandigheden aan boord van ULCC (Ultra Large Container Carriers) schepen.

Om tegemoet te komen aan de hoge eisen van het navigeren, manoeuvreren en het dokken van zeer grote schepen levert het toestel zeer precieze gegevens over de snelheid, de koers en de draaibewegingen van het schip.

Dank zij het gebruik van twee modems waarlangs de correctiesignalen via twee verschillende UMTS (Universal Mobile Telecommunications System) providers aangeleverd worden is een hoge bedrijfszekerheid verzekerd in grensgebieden zoals die op de Schelde voor komen.

Een groot voordeel in vergelijking met de kofferversie is het merkelijke verschil in gewicht.

Er zijn sinds begin maart 2012 vier toestellen inzetbaar op de trajecten van en naar Antwerpen en Gent.

- ➡ ADX XR 16 (start op voor de trajecten van en naar Gent)
- ➡ ADX XR 17 (start op voor de trajecten van en naar Antwerpen)
- ➡ ADX XR 18 (start op voor de trajecten van en naar Antwerpen)
- ➡ ADX XR 19 (start op voor de trajecten van en naar Antwerpen)

De nieuwe SNMS werd o.a. gebruikt tijdens de beloodsing van het windmolentransport uit Oostende op 18 maart 2012.

DIENSTVERLENING – SPANNEND MAAR NIET ALLEDAAGS

Als openbare dienstverlenende entiteit levert het Loodswezen 24 uur op 24 en 7 dagen op 7 advies aan de kapitein. Meestal gebeurt dat op de plek waar de nautische beslissingen genomen worden: de brug van het schip. Maar ook vanaf de wal, bij het geven van loodsadvies onder slechte weersomstandigheden, in de havencoördinatiecentra voor het bijsturen van de planning of op de vaarsimulator bij het formuleren van nautische adviezen zijn loodsen noodzakelijk. De loods speelt hierbij een cruciale rol. In tegenstelling tot wat vaak beweerd wordt gaat het niet om routine maar is een originele aanpak van de problemen een vereiste.

Volgende verslagen geven een kijk op enkele niet alledaagse aspecten:

CMA CGM Marco Polo als grootste containerschip op 'maiden trip' naar Zeebrugge

5 november 2012: De CMA CGM Marco Polo (396m lang en 53,6m breed) wordt opgeleverd door Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering Group in Zuid-Korea. Qua capaciteit is het momenteel het grootste containerschip ter wereld met een laadvermogen van 16020 TEU. Qua afmetingen moet het nog altijd zijn meerdere erkennen in de Maersk E-klasse: die spant met zijn lengte van 397,71m en breedte van 56,55m nog steeds de kroon. Door de rankere vorm kan die echter niet zo veel containers vervoeren.

14 november 2012: Samen met collega's neem ik deel aan de simulatorproeven in het Waterbouwkundig Laboratorium te Borgerhout. Op 20/11 nemen nog eens 4 andere collega's aan de proeven deel.

6 december 2012: In het Pierre Vandammehuis te Zeebrugge is een vergadering belegd, MRCC, de stevedore, de havenautoriteiten en DABloodswezen zitten samen om de nautische beheersmaatregelen goed te keuren en de laatste voorbereidingen te treffen. Twee loodsen, waaronder één Full SNMS-loods, zullen uitgestuurd worden. Men kan echter nog niet bevestigen of dit Hamburg, Bremerhaven of Rotterdam zal worden. Voor Rotterdam zou de bocht naar de Amazonehaven een probleem zijn. Op 13/12 is er opnieuw een vergadering om alles fijn te tunen.

16 december 2012: De bedienende loodsen worden verzocht om 1900h aan de loodsenwacht klaar te staan voor een taxirit naar Rotterdam. Via de meereizende scheepagent vernemen zij dat de CMA CGM Marco Polo afgemeerd ligt in de Europahaven en er omstreeks middernacht zou afvaren. Tevens weet de agent te vertellen dat zij op 17/12/2012 rond de middag in Zeebrugge verwacht worden. Omdat dit zou samenvallen met een passage van de nieuwe dammen op laag water stellen de loodsen voor het aankomstuur 3 uur te vervroegen: zo zal de aankomst aan de nieuwe dammen geschieden rond 0700h, op het keren van het tij en is er meer water onder de kiel om te manoeuvreren. Rond 2200h zijn zij aan boord. Met de scheepsleiding wordt het vaarschema besproken en afspraken gemaakt betreffende de plaats en tijd waar de beloodsing zal aanvangen. Nadien wordt het schip ingemeten zodat het Full SNMS compatibel is.

17 december 2012: De CMA CGM Marco Polo heeft lichte vertraging opgelopen bij het ontschepen van de loods in Rotterdam. Rond 0530h wordt de vaargeul aangelopen. De sleepboten worden besteld rond 0715h. Bij passage van de Scheur Zand staat er nog een lichte vloedstroom. De eerste sleepboot ligt klaar om vast te maken aan de Zand boei. Binnen de havenhoofden wordt de voorste sleepboot



vastgemaakt, de andere twee zijn stand-by om te duwen. Om het oude havenhoofd te ronden blijkt het volle vermogen van de sleepboten nodig te zijn en dit voor een rate of turn die niet meer dan 4°/minuut zal bedragen.

Het tweede zwaaimanoeuvre, ter hoogte van de marinebasis, loopt gezwind en omstreeks 0900h ligt het vaartuig vast aan kaai 207.

De hele beloodsing is feilloos verlopen wat te danken is aan de samenwerking tussen havenautoriteiten, stevedores, scheepvaartpolitie, scheepvaartbegeleiding, MRCC, URS, de lijnmannen, het WBL, de scheepsagentuur en 'last but not least' DAB Loodswezen.

Het volgende verslag gaat over een gigantisch ponton (Sleep DN 143) met twaalf windturbinefundering. Op maandag 20 augustus vaarde het de haven van Zeebrugge uit en zette koers richting het Zweedse Karehamn.

"Hallo Jan, hier het loodswezen Zeebrugge. Je bent afgemaakt voor een shift van een ponton uit de Vandammesluis naar kaai 702 (Zweedse kaai) rond 1730. Aansluitend mag deze sleep richting Westpost varen"

"Oké bedankt en tot straks"

Ik besloot toch maar even te kijken in het LIS over welk ponton het ging. Bleek het om de DN 143 te gaan; 136 meter lang, 42 meter breed en 6,1 meter diep. Hierop stonden twaalf betonnen funderingen voor een windmolenpark in Zweden; totaal gewicht iets meer dan 21500 ton.

Ik had hierover een paar dagen eerder een mailtje gekregen, maar het slechts diagonaal gelezen. Nu was ik blij dat ik deze informatie had en wat grondiger kon bestuderen.

In de autorit naar Zeebrugge had ik wat gemengde gevoelens: aan de ene kant opwindend (het is eens iets anders dan een gewone beloodsing van een schip), aan de andere kant wat stress (het is iets wat geen enkele loods gewoon is te doen). Collega's zullen ook wel gemengde gevoelens gehad hebben: aan de ene kant blij dat zij deze sleep niet hadden, aan de andere kant wat leedvermaak met de bedienende loods.

Na een vertraging van een goed half uur lag het ponton met 2 havenslepers (Smit Emoe en Smit Kiwi 85 T bollard pull gespreid over 3 schroeven) omstreeks 18.15 u stuurboord afgemeerd in de Vandammesluis. Op de sluiskaai stonden verschillende bezorgde mensen: een sluismeester die vroeg om contact met fenders en deuren te vermijden bij uitvaart, sleepbootkapiteins, bootmannen die zo vlug mogelijk naar huis wilden, een agent, een kaameester...

Eerst had ik een goed en vruchtbaar gesprek met de beide sleepbootkapiteins over het geplande manoeuvre. Bedoeling was toch om het ponton niet te veranderen in een ongeleid projectiel van duizenden ton. Vervolgens klom ik aan boord van de DN 143 waar ik in een bos terecht kwam van betonnen funderingen.

Sluis open, lijnen los en daar gaan we. Ik aan stuurboord van het ponton, een bootman aan bakboord om afstanden door te geven. Langzaam kwam de enorme massa in beweging. Na een goed half uur lagen we zonder brokken gemaakt te hebben aan de Zweeds kaai. Hier werd de sleepboot vooraan Smit Emoe losgegooid. Deze moest vervangen worden door een zeesleper genaamd "Eide Wrestler" (78 m lang met een bollard pull van 110 ton). Na wat extra laswerken voor de noodsleepborders op het ponton en wat hulp van de Smit Emoe om de spruit klaar te maken voor de zeesleper, waren we omstreeks 23.15 klaar om het zeegat te kiezen. Net op tijd omdat de stroom aan de havendammen op dat moment zo goed als verwaarloosbaar was.

Omstreeks middernacht passeerde de sleep de havenhoofden. Voorbij de Wielingen-Zand boei werd besloten om de achterste sleper (Smit Kiwi) los te gooien. De resterende personen die nog aan boord waren van het platform werden ontscheept op de Smit Kiwi. twee bemanningsleden van de Eide Wrestler werden van de Smit Kiwi nog overgezet op de zeesleper en we konden aan circa 5 knopen de reis richting kruispost Wandelaar verderzetten. Zoals in elk verhaal wogen ook hier de laatste loodjes het zwaarst. Vanaf de A1 begon de ebstroom goed door te zetten en bij passage zuidwest-Akkaert haalde de sleep nog een snelheid van amper 3 knopen. Omstreeks 4 uur kwam de verlossing: de jol van de Wandelaar kwam me oppikken. De Eide Wrestler met DN 143 op sleep kon zijn 10-daagse reis richting Karehamn (Zweden) beginnen.

GETUIGENIS – BEZOEK LONDENSE LOODS AAN HET LOODSWEZEN

Van 9 tot 11 april mocht het Loodswezen zijn expertise over de SNMS delen met een collega loods uit Londen, Peter Flanagan. In onderstaande brief uit hij zijn appreciatie en bedankt het loodswezen om de knowhow met hen te willen uitwisselen.

“My visit to DABL 9th 10th and 11th April 2012”

The London Gateway container Port development on the River Thames 25 miles East of London is well underway and is on schedule to open in the fourth quarter of 2013. It will be able to accommodate the world's largest container ships. Due to the size of these ships in combination with limited swinging room and large tides means that a need is identified for Portable Pilot Docking Equipment.

A project team was set up and research commenced. We eventually got round to testing the ADX XR PPU from AD Navigation. Tests went well but a certain number of issues were identified. A further problem was that we were not able to test the equipment on ultra large container ships because at present they do not come to London.

Ad Navigation put us in touch with DABL. They (AD) realised that most of our issues had already been identified by DABL and either overcome or resolved. In addition ultra large container ships are coming to Antwerp and DABL have been using the ADXXR since development stage.

I met up with Bart Basynon Monday 9th March in Gent. I soon realised I was very lucky. He was very knowledgeable both specifically on the ADX and related subjects. We proceeded to Antwerp to join the Cosco Kaohsiung to sail outward bound. There we met up with Francis Baetens who was to pilot the ship. I was in good hands. I learnt an awful lot. One of our prime issues was the location of pods and how to optimise for best results. I was able to benefit from their many months of experience in this respect.

The next 2 days I spent with Bart and we jumped on a few more ships in Antwerp meeting up with Operation Manager Michel VandenAuwuele along the way. I can honestly say I never stopped learning. Many areas of ADX use and operation were talked about and explained including, initial development and evolution, training, logistics, software, charting, updates, servers, communications etc.

At the end of my third and last day I was still picking up lots of useful information. I realised just how much time and effort had been put in to the PPU project by Michel and his team and just how much hard work was ahead of us on the Thames.

On behalf of the Port of London I would like to thank DABL for all their hospitality and cooperation. Having the benefit of your experience is invaluable.

Peter Flanagan – London Pilot

VLIZ EN VLOOT

In aanwezigheid van collega's van het VLIZ en Vloot werd op maandag 21 mei 2012 een nieuw samenwerkingsakkoord ondertekend. De nieuwe afspraken waren nodig om het zeewetenschappelijk onderzoeksvaartuig SIMON STEVIN, dat eerstdaags verwacht wordt in de haven van Oostende, in te zetten binnen een toekomstgericht kader.

Ir. Piet Leeuwerck, directeur Nieuwbouw – R&D bij Vloot, schetste het verloop van het project en benadrukte de zeer goede samenwerking met het VLIZ en in het bijzonder met Dr. André Cattrijsse, verantwoordelijke voor de onderzoeksinfrastructuur bij het VLIZ. André Cattrijsse benadrukte dat hij in zijn internationale contacten veel bewondering voor het project waarneemt, ook voor alle evenwichten die binnen de beschikbare budgetten gevonden werden. Deze evenwichten werden volgens ir. Piet Leeuwerck gerealiseerd tussen de eisen en wensen met betrekking tot de onderzoeksmogelijkheden en de budgettaire en technische mogelijkheden.

Prof. Dr. Jan Mees, algemeen directeur bij het VLIZ, blikte met tevredenheid terug op de '10 jaar Zeeleeuw' maar was tegelijk zeer fier te kunnen aankondigen dat de Simon Stevin een unieke realisatie is met toptechnologie aan boord. Het feit dat de Simon Stevin ook als 'stil schip' zal kunnen varen zal ongetwijfeld bijdragen tot de internationale uitstraling van het zeewetenschappelijk onderzoek in Vlaanderen.

Kapt. Yves Goossens, algemeen directeur bij Vloot, gaf op zijn beurt toelichting over de belangrijkste elementen in de overeenkomst. Met een ruiker bloemen bedankte hij, mede namens Jan Mees, ook prof. dr. Magda Vincx van de Universiteit Gent, één van de foundingmothers van het VLIZ en vandaag nog steeds bestuurder en trouwste klant/partner van het instituut. Met haar aanwezigheid symboliseerde zij het belang dat de zeewetenschappelijke wereld hecht aan de Simon Stevin en de goede samenwerking tussen VLIZ en Vloot.

Onder het goedkeurende oog van de aanwezigen, werd de overeenkomst getekend. Een handdruk en de woorden "we zijn weer vertrokken" bezegelden de goede samenwerking.



WINDMOLENTRANSPORT THORNTONBANK

Op zondag 19 maart 2012 vertrok onder het oog van talrijk opgekomen geïnteresseerde toeschouwers het eerste van 24 windmolentransporten richting de Thorntonbank, gelegen op ongeveer 30 km van de Belgische kust in de Noordzee. Dit was het startschot voor de tweede fase van het C-Power windturbinepark op de Thorntonbank.

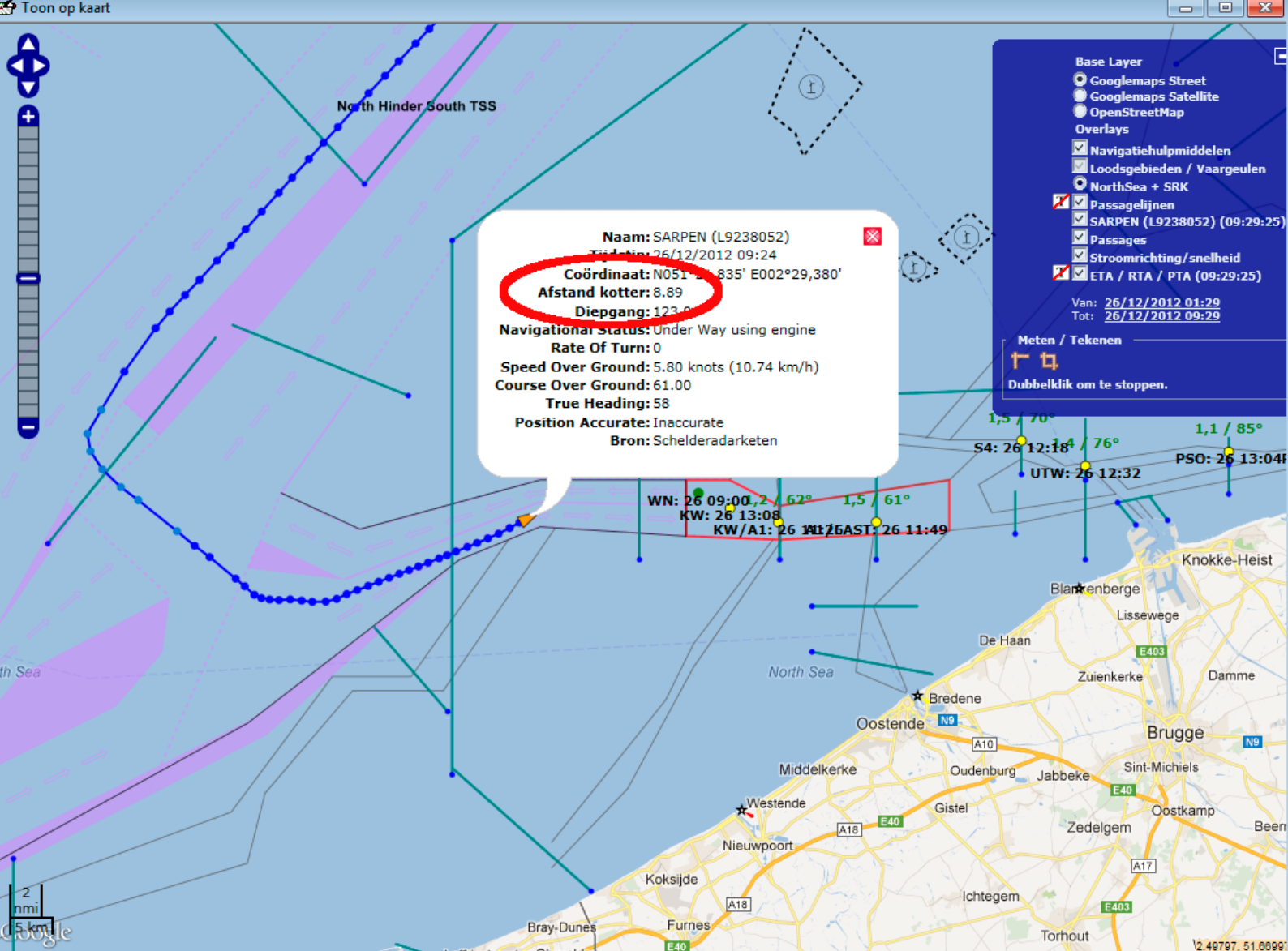
Het pilootproject van de eerste zes turbines van het RE-power 5,15 MW type is al sinds 2009 operationeel. Op 11 juni 2011 startte C-Power met de verscheping, vanuit de productiehallen in Hoboken, van de eerste Jacketfundering voor de bouw van het offshore windpark naar de Thorntonbank.

Een jacket fundering is een stalen vakwerk bestaande uit ronde buizen ontworpen voor het dragen van de windturbines. De hoogte van een jacket varieert tussen de 40 en de 45 m.

Tijdens de zomer van 2011 plaatste de varende hijskraan RAMBIZ de eerste 24 jacketfunderingen op de Thorntonbank en werden de kabelverbindingen gelegd tussen deze windturbinefunderingen en de fundering van het offshore transformatorstation.

Gelet op de beperkte afmetingen van de haven en de grote afmetingen van het transport werd er gebruik gemaakt van het nieuwe Full SNMS ADX XR plaatsbepalingssysteem. Vanaf 18 maart 2012 plaatst THV Seawind de eerste windturbine op deze jacketfunderingen.

De windturbines hebben een totaal gewicht van 695 ton en een hoogte van 96 meter tot aan de gondel. Voor het transport en plaatsing wordt beroep gedaan op de expertise van GeoSea (DEME) die voor de eerste maal de 'Neptune' zal inzetten en op de nautici van het agentschap MDK. De 24 overige funderingen en windturbines zullen in 2012 en begin 2013 worden gebouwd.



PREDICTIEMODEL

In de aanloop naar 2011 hebben de havens van Gent en Terneuzen een aanzet gegeven tot ketenbenadering voor de scheepvaart naar hun havens. Dit leidde tot de ontwikkeling van de GTI-tool die de planning van op- en afvaart transparant en inzichtelijk moest maken. Binnen deze ketenwerking is overeengekomen dat de sluisplanning centraal staat. De aankomst- en vertrekplanning van beide havens en de inzet van alle dienstverleners (loodswezen, sleepdiensten, bootmannen) worden op deze planning gebaseerd.

Om een betrouwbare sluisplanning te kunnen maken, was en is er nood aan correct voorspelde aankomsttijden aan de sluis, zowel inkomend als uitgaand. De berekening van deze voorspellingen, of predicties, zit in het LIS verwerkt. Het toenmalige, eenvoudige rekenmodel – het 'predictiemodel' – volstond echter niet meer. Bovendien leidden de tekortkomingen van het model in de begindagen tot heel wat terechte kritiek en in enkele gevallen tot vertragingen doordat schepen hun sluisplanning niet tijdig konden halen. Een bijsturing van dit rekenmodel drong zich op. Er is het laatste jaar dan ook heel wat werk gestopt in de verfijning van dit predictiemodel.

UITVOERING VAN DE BEGROTING 2012

De balans en de resultatenrekening van Vloot en Loodswezen tonen bedrijfseconomische opbrengsten van respectievelijk € 59,252 miljoen en € 88,069 miljoen. Voor Vloot bestond dit bedrag uit € 31,496 miljoen eigen opbrengsten en € 27,756 miljoen uit andere opbrengsten (zijnde haar dotatie voor haar maatschappelijke opdrachten rekening houdende met de kapitaalsubsidies). Voor Loodswezen bestond dit voor € 73,112 miljoen uit eigen opbrengsten en € 14,957 miljoen dotatie.

De afdelingen Scheepvaartbegeleiding, Kust en Stafdienst beschikken over drie verschillende bronnen van kredieten, namelijk de Bestaansmiddelen (programma MA), de Algemene Uitgavenbegroting (programma MI) en het Vlaams Infrastructuur Fonds (VIF; programma MI).

De bestaansmiddelen worden aangewend voor de personeelskosten en de algemene werkings- en investeringskosten inclusief de ICT-middelen.

De kredieten van de algemene uitgavenbegroting worden door de afdelingen van MDK voornamelijk aangewend voor de werkingskosten en investeringsuitgaven van en voor de Schelderadarketen (SRK), het gewoon onderhoud van de zeewaterkeringen, het gewoon onderhoud van de kustjacht- en vissershavens, de subsidie aan de havenbedrijven ten behoeve van de havenkapiteindiensten en voor de dotatie aan Vloot en Loodswezen.

In onderstaande tabel wordt de uitvoering van de algemene uitgavenbegroting (VAK) gedetailleerd weergegeven:

Begrotingsartikel	Omschrijving	Totaal krediet	Eindejaars-blokkering	Overgedragen budget	Vastgelegd	Resterend	Realisatie %
MCo/1MA-E-2-Z/LO	LONEN – Lonen	19.363.000,00	-667.907,68	0,00	18.695.092,32	0,00	96,55
MCo/1MA-E-2-Z/WT	LONEN – Werking en Toelage	1.559.000,00	-1.665,81	4.432,70	1.520.661,21	41.105,68	97,54
	TOTAAL PROGRAMMA A	20.922.000,00	-669.573,49	4.432,70	20.215.753,53	41.105,68	96,62
MCo/1MI-E-2-A/WT	WERKING EN TOELAGEN – SPECIFIEKE WERKINGSKOSTEN – Werking en Toelage	1.979.000,00	-0,04	0,00	1.976.427,81	2.572,15	99,87
MCo/1MI-E-2-B/WT	WERKING EN TOELAGEN – KUSTVERDEDIGING EN JACHTHAVENS – Werking en Toelage	24.041.000,00	-1.387,59	0,00	24.040.032,05	967,95	100,00
MCo/1MI-E-2-C/WT	WERKING EN TOELAGEN – SCHELDE RADARKETEN EN HAVENKAPITEINDIENSTEN – Werking en Toelage	30.411.000,00	-71.226,18	0,00	30.410.999,99	0,01	100,00
MCo/1MA-E-2-X/IS	INTERNE STROMEN – DAB VLOOT	32.757.000,00	0,00	0,00	32.757.000,00	0,00	100,00
MCo/1MA-E-2-Y/IS	INTERNE STROMEN – DAB LOODSWEZEN	14.957.000,00	0,00	0,00	14.957.000,00	0,00	100,00
	TOTAAL PROGRAMMA I	104.145.000,00	-72.613,81	0,00	104.141.459,85	3.540,15	100,00



De kredieten van het VIF worden door de afdelingen Scheepvaartbegeleiding en Kust voornamelijk gebruikt ter financiering van de investeringsuitgaven en het buitengewoon onderhoud in het kader van :

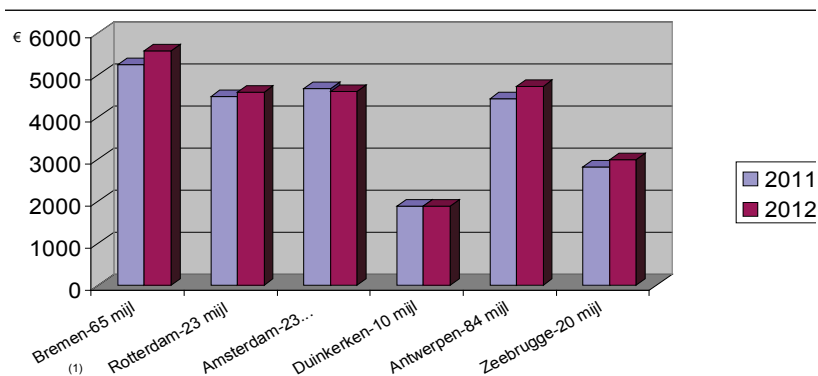
- het voorzien van basisinfrastructuur van de Vlaamse kustjacht- en vissershavens;
- het voorzien van maritieme dienstverlening meer bepaald scheepvaartbegeleiding
- de Vlaamse Hydrografie
- de voor de waterbeheersingswerken aan de kust.

Een gedetailleerde weergave van de kredieten van het VIF wordt in de tabel hieronder weergegeven:

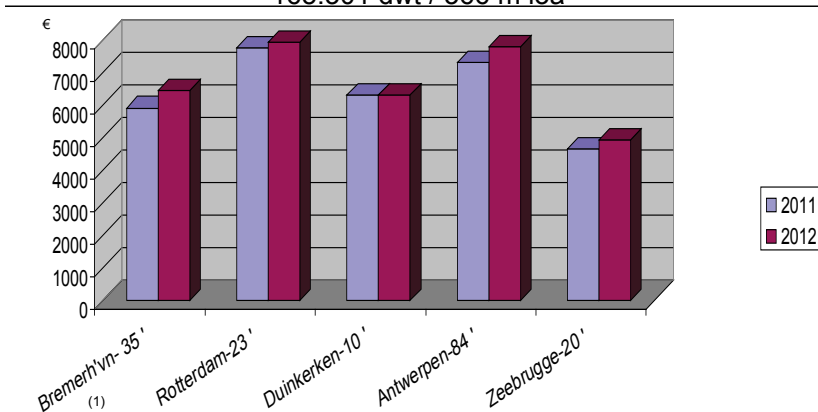
Begrotingsartikel	Omschrijving	Totaal krediet	Eindejaars-blokkering	Overgedragen budget	Vastgelegd	Resterend	Realisatie %
MCU/3MI-E-2-A/WT	WERKING EN TOELAGEN – Ondersteuning MDK	19.000,00	0,00	0,00	19.000,00	0,00	100,00
MCU/3MI-E-2-D/WT	WERKING EN TOELAGEN – Investeren waterbouwkundige werken	46.718.000,00	-79,30	0,00	46.667.312,31	50.687,69	99,89
MCU/3MI-E-2-Z/IS	INTERNE STROMEN	213.000,00	-25.896,30	0,00	187.103,70	0,00	87,84
	TOTAAL PROGRAMMA I	46.950.000,00	-25.975,60	0,00	46.873.416,01	50.608,39	99,84

EVOLUTIE LOODSGELDEN

Evolutie Bruto Loodsgelden 2011-2012
Gen.Cargo vessel – 41.425 dwt / 196 m loa

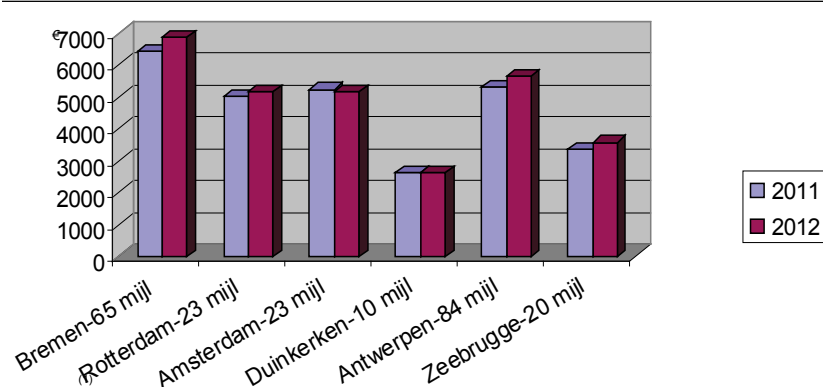


Evolutie Bruto Loodsgelden 2011-2012
Containervessel
165.301 dwt / 366 m loa



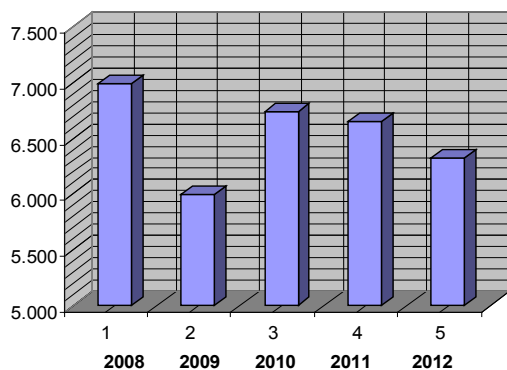
Evolutie Bruto Loodsgelden 2011-2012

Bulk Carrier 73.931 dwt – 225m loa

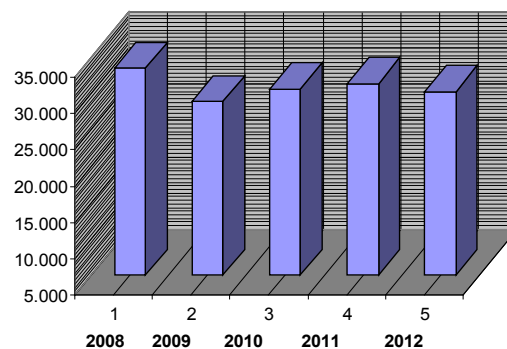


TRAFIEKEVOLUTIE 2008-2012

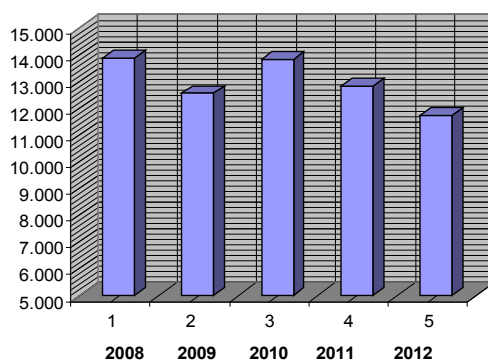
Trafiekevolutie Gent - Beloodste vaart



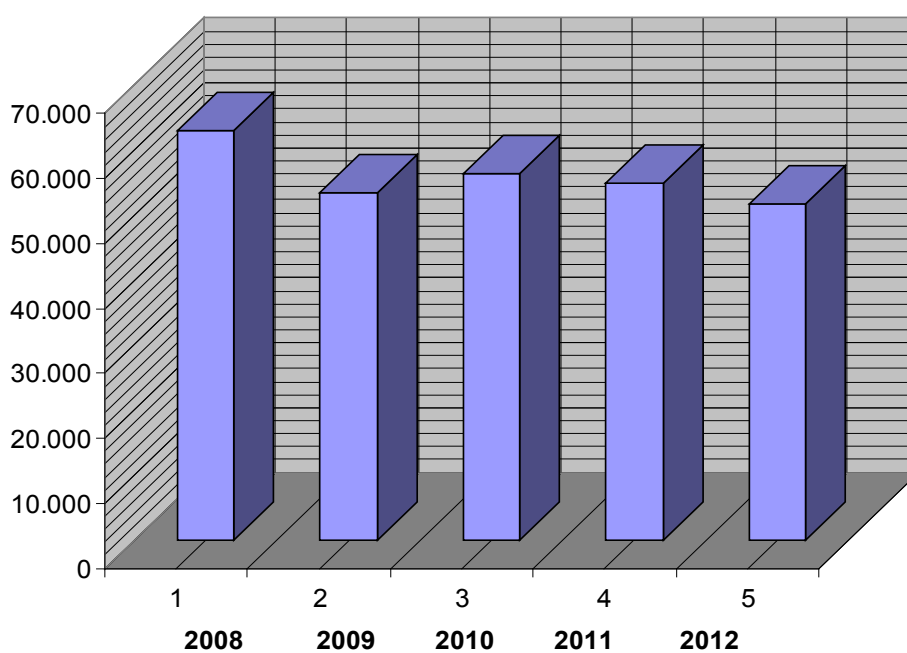
Trafiekevolutie Beloodste vaart Antwerpen



Trafiekevolutie Zeebrugge (51 % PEC houder)



Trafiekevolutie alle havens 2008 - 2012



MRCC OVERZICHT MELDINGEN

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Totaal
Stranding	1	6	13	7	5	6	14	5		57
Aanvaring/aandrijving	3	2	7	2	3	3	3	2		25
Zinken	0	0	0	0	0	0	6	5		11
Motorpech/techn utr.	34	66	98	92	124	104	131	144		793
Kapseizen	*	*	*	*	*	*	13	0		13
Medevac	14	17	17	18	23	20	21	19		149
Duikongeval	*	*	*	*	*	*	*	1		1
Man over boord	6	12	7	14	20	13	33	10		115
Persoon in nood/ vermist	3	7	14	6	10	16	105	95		256
Dode op zee, haven	*	*	*	*	*	*	*	4		4
Zelfmoordpoging	*	*	*	*	*	*	*	6		6
Bruinvislijn	*	*	*	*	*	*	*	3		3
Drijvend voorwerp	2	1	5	9	3	1	3	11		35
Explosieven	2	0	4	6	11	12	12	5		52
Luchtvaartongeval	*	*	*	*	*	*	*	1		1
Onderzeebootongeval	*	*	*	*	*	*	*	0		0
Schade aan kabel/pijpleid	*	*	*	*	*	*	*	0		0
Pollutie	*	*	*	*	*	*	9	6		15
Brand	1	1	1	1	1	2	3	2		12
Onbekend/vals alarm	*	*	*	*	*	*		55		55
Allerlei	31	36	37	33	64	75	87	6		369
Piraterij	*	*	*	*	*	*	2	0		2
	97	148	203	188	264	252	442	380	0	1974
										1974

Incidenten 2005-2013	Januari	Februari	Maart	April	Mei	Juni	Juli	Augustus	September	Oktober	November	December	
2005	3	6	5	11	20	13	10	14	6	4	4	1	97
2006	1	0	8	4	15	34	46	4	15	7	9	5	148
2007	8	12	10	12	14	23	24	33	26	23	9	9	203
2008	14	19	13	25	13	16	31	22	16	5	6	8	188
2009	8	5	7	16	28	22	34	42	34	31	23	14	264
2010	18	9	18	25	17	18	23	43	29	14	23	15	252
2011	18	25	21	72	35	55	54	51	46	38	19	8	442
2012	15	13	20	16	31	37	61	58	47	36	24	22	380
2013													0
													1974

Type	Beroepsvaart		Pleziervaartuigen				Personen			Luchtvaart	Allerlei
	Zeeschip	Vissersv	Visser	Yacht	(Kite)surfer	Strandvermaak	Bader	Duiker	Persoon	Vliegt/heli	
2011											
2012	52	28	25	130	13	3	36	2	59	4	28
2013											
Totaal	80		171				97			4	28

Oefeningen	jan	feb	maart	april	mei	juni	juli	aug	sept	okt	nov	dec	totaal
2011	3	0	0	0	5	2	3	0	0	0	0	0	13
2012	1	1	1	1	4	4	1	1	0	2	2	1	19
2013													0

Oproepen	Epib	PLB	DSC MF	MF	DSC VHF	VHF	Pyrotechn	SART	Telefoon	Fax	Inmarsat
2011											
2012	41	3	2	1	9	106	2	0	214	1	1
2013											
Totaal											

GETUIGENIS

"Als er goed nieuws is mag het ook wel eens gezegd worden"

Onder deze titel kregen we onlangs een mailtje van een tevreden reder en kapitein dat we hier opnemen. Omwille van de discretie geven we de tekst zonder verwijzing naar schip of reder weer.

From: xxxxxxxxxxxx

To: Loodswezen

Subject: M/V xxxxxxxx Maneuvering In berth PSA HNN Deurganck Terminal Quay 1742 port of Antwerp

Dear Sir,

I, the Master in command of the good ship xxxxxxxx, would like to convey my professional impression following berthing the dock of 'PSA HNN Deurganck Terminal Quay 1742' at a totally zero visibility and dense fog.

I was highly impressed by the top notch professionalism of the pilots who berthed my ship on 15/NOV early morning hours in a zero visibility. I was also very impressed by the instruments they have used for the maneuver. I actually saw it in development about two years ago when I called port of Antwerp with a sister ship, the xxxxxxxx, when few pilot boarded my ship and started testing it.

It was the first time in my marine career (26 years) when I saw a vessel berthed at a dense fog like that. Where usually other ports around the world close down the port until the fog is lift-ed, in this port they actually berthed the ship, and this is a great achievement in our industry.

Summarizing the above, I congratulate and salute you for a job very well done.

Tks. B.Rgds

Capt. xxxxxxxx

Master M.V. xxxxxxxxxxxxxx

INHOUD

1. Organisatie en personeel

➤ Voorwoord van de AG	1
➤ Charter MDK	2
➤ Beheersovereenkomst	4
➤ Kwaliteit	5
➤ Archiefbeheer.....	6
➤ Personeel	7
➤ Gelijke Kansen Beleid.....	8
➤ Integriteit.....	9

2. MDK en Prioritaire projecten

➤ Maatschappelijk belang van het agentschap	10
➤ Nautische veiligheid Scheldegebied	12
➤ Indienstneming nieuwe beloodsingsmiddelen.....	14
➤ Investerings in nieuwe vaartuigen	15
➤ Radarnetwerk Gent.....	16
➤ Havencoördinatiecentra	17
➤ Masterplan Kustveiligheid	18
➤ Kustjachthavens.....	20
➤ Baanbrekend vakmanschap	21
➤ Safeseanet.....	23
➤ Verbetering Hydrografische dienstverlening.....	24

3. MDK en Communicatie

➤ Communicatie en Informatie.....	26
➤ Internationale uitstraling – APEC	27
➤ Belanghebbendenenquête	28
➤ Oostende voor Anker	31
➤ Jaaroverzicht Communicatieactiviteiten	32

4. MDK en Partnerships

➤ AreYouWaterproof ?.....	34
➤ PC en GNB.....	35
➤ Realisaties Kustwacht.....	37

5. Nieuws uit de entiteiten

➤ De blauwe loper – ‘fait divers’ van het agentschap.....	40
➤ Verslag aanloop Edith Maersk.....	51
➤ Samenwerking reddingsdiensten	52
➤ België coördineert oliepollutiestrijding	53
➤ Cruiseschepen	54
➤ Nieuw onderzoeksschip Simon Stevin opgeleverd	55
➤ Nieuwe records voor Zeebrugge	56
➤ Nieuwe versie full SNMS	57
➤ Dienstverlening spannend maar niet alledaags.....	58
➤ Londense loods op bezoek	61
➤ VLIZ en Vloot	62
➤ Windmolenpark Thontonbank.....	63
➤ Predictiemodel	64

6. Facts en figures

➤ Financiën	66
➤ Evolutie loodsgelden 2011-2012	68
➤ Overzicht trafiekevolutie 2008 – 2012	69
➤ MRCC overzicht meldingen 2012.....	70
➤ Getuigenis	71